

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie: Het toekomstig kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector”**

(COM(2009) 388 definitief)

(2010/C 354/18)

Rapporteur: **de heer HERNÁNDEZ BATALLER**

Op 22 juli 2009 heeft de Commissie, overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag, besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de

„Mededeling van de Commissie. Het toekomstig kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector.”

COM(2009) 388 definitief.

De gespecialiseerde afdeling Interne markt, productie en consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 2 maart 2010 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 17 en 18 maart 2010 gehouden 461<sup>e</sup> zitting (vergadering van 18 maart 2010) het volgende advies uitgebracht, dat met 84 stemmen vóór en 5 stemmen tegen, bij 7 onthoudingen, is goedgekeurd.

## 1. Conclusies

1.1 Het EESC is het eens met de door de Commissie gestelde diagnose van de sector en van de gebieden die concurrentie van betekenis ontberen. Ten aanzien van de opties die de Commissie presenteert, gaat de voorkeur van het EESC uit naar sectorspecifieke bepalingen in de vorm van richtsnoeren bij de algemene groepsvrijstelling. Het is dan ook ingenomen met de aanvullende ontwerpverordening en ontwerpmededeling, die evenwel in samenhang met en als aanvulling op de algemene richtsnoeren inzake verticale beperkingen moeten worden gezien. De publicatie hiervan laat echter nog op zich wachten, wat een onafhankelijke interpretatie bemoeilijkt.

1.2 Het EESC deelt de mening van de Commissie dat het noodzakelijk is een rechtskader te scheppen dat ervoor moet zorgen dat de consument beter af en beter beschermd is. Het herhaalt de standpunten die het heeft ingenomen in eerdere adviezen over het mededingingsrecht <sup>(1)</sup>.

1.3 In dit geval is het evenwel nodig een tweejarige overgangsregeling te treffen voor de dealers, overwegend kleine en middelgrote ondernemingen die, met het oog op rechtszekerheid en de beginselen van het gewettigd vertrouwen en evenredigheid, een redelijke periode nodig hebben om gedane investeringen af te schrijven, zich beter aan te passen aan de technologische ontwikkelingen op de markt en bij te dragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

1.4 Tevens is het EESC van mening dat het nieuwe kader alle marktdeelnemers rechtszekerheid zou moeten bieden en geen hindernissen zou moeten opwerpen voor ondernemingen, overeenkomstig de beginselen van de „Small Business Act” en de

zelfde mededingingsdoelstellingen als die welke thans zijn verwoord in Verordening (EG) nr. 1400/2002.

1.5 Overeenkomsten met merkexclusiviteit moeten door de aanvullende richtsnoeren ongemoeid worden gelaten. Dat sluit ook beter aan bij de nieuwe vrijstellingsverordening.

1.6 Voor overeenkomsten inzake bedrijfsvoertuigen zou, wat de aftermarket betreft, de algemene groepsvrijstellingsverordening voor verticale overeenkomsten moeten gelden.

## 2. Inleiding

2.1 In Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie van 31 juli 2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector <sup>(2)</sup> zijn strengere normen vastgesteld dan die in Verordening (EG) nr. 2790/1999 van de Commissie van 22 december 1999 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen <sup>(3)</sup>.

2.2 Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie is voornamelijk gericht op die praktijken en gedragingen die een ernstige beperking van de concurrentie inhouden, en noemt een reeks beperkingen die absolute toepassing van de verordening op een overeenkomst onmogelijk maken („hardkernbeperkingen”) en andere beperkingen die zijn verboden maar die niet verhinderen dat de bij de verordening vastgestelde vrijstelling wordt toegepast op de rest van de overeenkomst („specifieke voorwaarden”).

<sup>(1)</sup> PB C 228 van 22.9.2009, blz. 47; PB C 175 van 28.7.2009, blz. 20.

<sup>(2)</sup> PB L 203 van 1.8.2002, blz. 30.

<sup>(3)</sup> PB L 336 van 29.12.1999, blz. 21.

2.3 De belangrijkste bepalingen van Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie zijn de volgende:

- de verordening is niet uitsluitend op personenauto's van toepassing maar tevens op andere soorten voertuigen, zoals autobussen en vrachtwagens;
- de verordening verplicht elke fabrikant te kiezen tussen een selectief en een exclusief distributiestelsel, waarbij evenwel overwegend twee verschillende distributiestelsels als vrijgesteld worden beschouwd:
  - het *exclusieve* stelsel, mits de fabrikant elke distributeur of reparateur een exclusief verkoopgebied toewijst (of een exclusieve klantenkring). Binnen het aangewezen gebied kan geen enkele andere distributeur worden benoemd. Deze distributeurs kunnen tevens worden onderworpen aan bepaalde kwaliteitseisen. Anderzijds wordt de concurrentie versterkt doordat de passieve verkoop in het exclusieve gebied wordt bevorderd, met name de verkoop aan wederverkopers buiten het netwerk.
  - het *selectieve* stelsel, mits de leverancier zich ertoe verbindt de contractgoederen of -diensten, direct of indirect, uitsluitend te verkopen aan distributeurs of reparateurs die volgens specifieke criteria zijn gekozen. Een selectief distributiestelsel kan zijn gebaseerd op kwantitatieve criteria, op kwalitatieve criteria, of op een combinatie van beide.
- Het is niet toegestaan in eenzelfde overeenkomst bepalingen op te nemen voor zowel selectieve als exclusieve distributie. Het is met name verboden het zogenaamde „vestigingsbeding” op te nemen in een selectief distributiestelsel, terwijl het wel mogelijk is exclusieve distributeurs daaraan te onderwerpen.
- Artikel 8, lid 1, van de verordening onderscheidt drie productmarkten:
  - Distributie van nieuwe motorvoertuigen: berekening van het marktaandeel op grond van de hoeveelheid door de leverancier verkochte contractgoederen en daarmee overeenstemmende goederen, samen met andere door de fabrikant verkochte goederen die op grond van de kenmerken, de prijzen en het beoogde gebruik ervan door de distributeur als onderling verwisselbaar of substitueerbaar worden beschouwd.
  - Distributie van reserveonderdelen: berekening van het marktaandeel op grond van de waarde van de door de fabrikant verkochte contractgoederen en andere goederen, samen met andere door de fabrikant verkochte goederen die op grond van de kenmerken, de prijzen en het beoogde gebruik ervan door de distributeur als onderling verwisselbaar of substitueerbaar worden beschouwd.
  - Reparatie- en onderhoudsdiensten: berekening van het marktaandeel op grond van de waarde van de door de

leden van het distributiestelsel van de leverancier verkochte contractdiensten, samen met andere door deze leden verkochte diensten die op grond van de kenmerken, de prijzen en het beoogde gebruik ervan door de afnemer als onderling verwisselbaar of substitueerbaar worden beschouwd.

- Naast de beperkingen die gelden voor de marktaandelen is volgens artikel 6, lid 1 onder c) van de Verordening sprake van onverenigbaarheid wanneer „leveringsprijzen of -voorwaarden van contractgoederen of daarmee overeenstemmende goederen wezenlijk verschillen tussen geografische markten”; in dergelijke gevallen kan de Commissie besluiten de in de verordening voorziene vrijstelling in te trekken.
- De Commissie heeft van haar zijde geprobeerd hindernissen voor de parallelhandel weg te nemen, en volgens Verordening (EG) nr. 1400/2002 zou een beperking van de verkoop door de distributeur aan eindgebruikers in andere lidstaten (bijvoorbeeld door de aankoopprijs en de vergoeding van de distributeur afhankelijk te stellen van de bestemming van de voertuigen of van de verblijfplaats van de eindgebruikers) neerkomen op een indirecte verkoopbeperking. Bovendien is het niet langer toegestaan om voor een gebied dat kleiner is dan de interne markt met verkoopdoelstellingen te werken, producten toe te wijzen of bonusstelsels te hanteren.

2.4 Het rechtskader van motorrijtuigen heeft de laatste jaren een ontwikkeling doorgemaakt. Van bijzonder belang is de goedkeuring van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie<sup>(4)</sup>. Deze verordening is nu niet langer op vrijwillige basis toepasselijk, maar is met ingang van september 2009 verplicht gesteld<sup>(5)</sup>. Het wagenpark zal echter nog enkele jaren een groot aantal voertuigen omvatten die niet onder deze verordening vallen en die een belangrijke markt voor onafhankelijke reparateurs vormen.

2.4.1 Wat betreft de concurrentie op de markt voor reserveonderdelen hebben het grootschalig gebruik van allerlei toelevingsafspraken met OEM-leveranciers (Original Equipment Manufacturer) (met inbegrip van zogenaamde „tooling arrangements”) en de industriële-eigendomsrechten waarover autofabrikanten beschikken, ervoor gezorgd dat bepaalde reserveonderdelen nog altijd zijn voorbehouden aan de fabrikantennetwerken.

2.4.2 Daarom stelde de Commissie voor een „reparatieclausule” op te nemen in de gewijzigde modellenrichtlijn. Het EESC stemde hiermee in en wees er nogmaals op<sup>(6)</sup> dat het monopolie dat wordt toegekend aan de eigenaar van een model zijns inziens uitsluitend geldt voor de uiterlijke kenmerken van het product en niet voor het product zelf, en dat als modelbescherming geldt voor vervangingsonderdelen die onder de reparatieclausule vallen, het product een monopoliepositie krijgt op de secundaire markt, wat in strijd is met de aard van de rechtsbescherming van modellen.

<sup>(4)</sup> PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

<sup>(5)</sup> PB C 318 van 23.12.2006, blz. 62.

<sup>(6)</sup> Zie de EESC-adviezen PB C 388 van 31.12.1994, blz. 9 en PB C 286 van 17.11.2005, blz. 8.

2.5 Specifiek met betrekking tot de automobielsector heeft het EESC een advies goedgekeurd over „de aftermarket van de autosector” (7), waarin het opmerkt dat deze markt wordt gevormd door autofabrikanten, hun toeleveranciers en onafhankelijke of erkende marktdeelnemers die onderhoudsdiensten of reserveonderdelen en accessoires leveren, evenals partijen die actief zijn in de fabricage, distributie en detailhandel; en dat het netwerk bestaat uit 834 700 ondernemingen, overwegend kleine en middelgrote ondernemingen, die samen 1 107 miljard euro omzetten en ongeveer 4,6 miljoen medewerkers in loondienst hebben.

### 3. Recente ontwikkelingen van de Commissiedocumenten

3.1 Op 21 december 2009 hechte de Commissie haar goedkeuring aan een:

- „ontwerp-Verordening (EG) nr. .../... van de Commissie van ... betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector” en de
- „ontwerp-mededeling van de Commissie – Aanvullende richtsnoeren betreffende verticale afspraken in overeenkomsten inzake de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en inzake de distributie van reserveonderdelen”.

De Commissie organiseerde ook een raadpleging over deze documenten.

3.2 Op 15 januari 2010 besloot de EU-commissaris voor mededinging bovenstaande teksten voor te leggen aan het Europees Economisch en Sociaal Comité om zijn mening hierover te verkrijgen.

3.3 In dit advies over COM(2009) 388 final behandelt de rapporteur daarom tegelijkertijd de in paragraaf 3.1 genoemde documenten.

### 4. Samenvatting van de Commissiedocumenten

4.1.1 In haar **mededeling** over het toekomstig kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector stelt de Commissie het volgende voor:

- a) Met betrekking tot overeenkomsten voor de verkoop van nieuwe motorvoertuigen, met ingang van 31 mei 2013:
- de algemene regels van de voorgestelde nieuwe groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten toepassen;
  - sectorspecifieke richtsnoeren aannemen om uitsluiting van concurrerende fabrikanten van motorvoertuigen te voorkomen, en hun toegang tot de markten voor de detailhandelsverkoop en de reparatie van voertuigen te waarborgen; mededinging binnen een bepaald merk beschermen en de afschrikkende werking van artikel 81 behouden;

— de bepalingen van de verordening die van toepassing zijn op overeenkomsten voor de distributie van motorvoertuigen, tot 31 mei 2013 handhaven.

- b) Met betrekking tot overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en distributie van reserveonderdelen, met ingang van 31 mei 2010:

- de algemene regels van de voorgestelde nieuwe groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten toepassen;
- sectorspecifieke richtsnoeren, een gerichte groepsvrijstellingsverordening of een combinatie van beide instrumenten aannemen, teneinde de mededingingsautoriteiten meer middelen te geven om op consistentere wijze aan een aantal mededingingsbezwaren tegemoet te komen. Het betreft met name de volgende punten: I) toegang tot technische informatie; II) toegang tot reserveonderdelen; III) misbruik van garanties; en IV) toegang tot netwerken van erkende reparateurs.

#### 4.2 De ontwerpverordening inzake vrijstelling

4.2.1 Deze verticale overeenkomsten maken een betere coördinatie tussen de deelnemende bedrijven mogelijk en kunnen zo de economische efficiëntie van een productie- of distributieketen vergroten, al is het marktaandeel van de bedrijven wat dit betreft wel doorslaggevend.

4.2.2 Verder mag geen groepsvrijstelling gelden voor verticale overeenkomsten met beperkingen die de concurrentie kunnen belemmeren en consumenten kunnen benadelen of die niet noodzakelijk zijn voor het bereiken van de eerder genoemde positieve effecten.

4.2.3 In de ontwerpverordening wordt onderscheid gemaakt tussen overeenkomsten betreffende de distributie van nieuwe motorvoertuigen („primaire markt”) en overeenkomsten betreffende reparatie- en onderhoudsdiensten en de distributie van reserveonderdelen („secundaire markt”).

4.2.4 Voor de „primaire markt” gelden de bepalingen van de algemene verordening inzake verticale overeenkomsten. Met name de marktaandeeldrempel, de uitsluiting van bepaalde verticale overeenkomsten en de in deze verordening vastgestelde voorwaarden verzekeren dat deze overeenkomsten de vrijstelling moeten kunnen krijgen die door de algemene verordening wordt verleend, mits de daarin vastgestelde voorwaarden in acht worden genomen. Dit lijkt redelijk, aangezien het om een markt gaat waar van concurrentie sprake is.

4.2.5 Wat de „secundaire markt” betreft dient met een aantal specifieke kenmerken van de aftermarket voor motorvoertuigen rekening te worden gehouden. Deze houden verband met de technologische ontwikkeling en de toenemende complexiteit en betrouwbaarheid van auto-onderdelen die voertuigfabrikanten bij fabrikanten van oorspronkelijke voertuigonderdelen (Original Equipment Suppliers - OES) betrekken.

(7) PB C 317 van 23.12.2009, blz. 29-36.

4.2.6 De Commissie wijst er terecht op dat de concurrentievoorwaarden op de aftermarket voor motorvoertuigen ook een directe invloed hebben op de openbare veiligheid – omdat het onveilig kan zijn met voertuigen te rijden die slecht gerepareerd zijn –, maar ook op de volksgezondheid en het milieu, door de uitstoot van koolstofdioxide en andere vervuilende stoffen die een regelmatig onderhoud van het voertuig vergen.

4.2.7 Verticale overeenkomsten voor de distributie van reserveonderdelen en voor reparatie- en onderhoudsdiensten kunnen alleen een groepsvrijstelling genieten indien zij niet alleen aan de in de algemene verordening beschreven ontheffingsvoorwaarden voldoen, maar ook aan de striktere vereisten betreffende bepaalde soorten ernstige mededingingsbeperkingen die de levering van reserveonderdelen op de aftermarket kunnen beperken. Het gaat hierbij in concreto om:

- overeenkomsten die een beperking vormen van de verkoop van reserveonderdelen door leden van het selectieve-distributiestelsel van een voertuigfabrikant aan onafhankelijke reparateurs, die deze gebruiken om reparatie- of onderhoudsdiensten te leveren.
- overeenkomsten die weliswaar voldoen aan de algemene verordening, maar die de mogelijkheden van een producent van reserveonderdelen beperken om die onderdelen te verkopen aan erkende reparateurs binnen het distributiestelsel van een voertuigfabrikant, aan onafhankelijke distributeurs van reserveonderdelen, aan onafhankelijke reparateurs of aan eindgebruikers; dit doet niets af aan zijn civielrechtelijke aansprakelijkheid of aan de mogelijkheden om het gebruik te eisen van reserveonderdelen die beantwoorden aan de kwaliteit van de oorspronkelijke onderdelen; en overeenkomsten die aan erkende reparateurs verplichtingen opleggen om tijdens de garantieperiode voor dat soort reparaties alleen reserveonderdelen te gebruiken die door de voertuigfabrikant worden geleverd.
- overeenkomsten die de mogelijkheid van een fabrikant van oorspronkelijke onderdelen of reserveonderdelen beperken om zijn merk of logo daadwerkelijk en zichtbaar op deze onderdelen aan te brengen.

#### 4.3 De ontwerpmededeling inzake aanvullende richtsnoeren

4.3.1 Deze richtsnoeren zetten de beginselen uiteen die kunnen dienen om specifieke kwesties in verband met verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en reparatie van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen aan artikel 101 van het Verdrag te toetsen. Deze richtsnoeren doen geen afbreuk aan de toepasselijkheid van de algemene richtsnoeren inzake verticale beperkingen en moeten worden gelezen als aanvulling hierop.

4.3.2 Bij de uitlegging van deze richtsnoeren houdt de Commissie ook rekening met de gedragscode die de verenigingen van automobielproducenten ACEA en JAMA hebben voorgesteld met betrekking tot bepaalde goede zakelijke praktijken die motorvoertuigfabrikanten hebben toegezegd te zullen toepassen om te goeder trouw te handelen bij de uitvoering van

hun contractuele verplichtingen ten aanzien van hun erkende distributeurs en reparateurs.

4.3.3 De richtsnoeren zijn als volgt gestructureerd:

- het toepassingsbereik van de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen en de verhouding met de algemene verticale groepsvrijstellingsverordening;
- de toepassing van de aanvullende bepalingen uit de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen;
- de behandeling van specifieke beperkingen: merkexclusiviteit en selectieve distributie.

4.3.4 Wat merkexclusiviteitsbedingen betreft wordt een nieuwheid geïntroduceerd: het referentiepunt om de aanvang van de vijfjaarsperiode te bepalen is de aanvang van de contractuele relatie tussen de partijen, en niet de vervanging van een contractueel document door een ander document dat hetzelfde onderwerp bestrijkt. Dit staat echter in voetnoot 9 en niet in de lopende tekst over de richtsnoeren, waar het gezien het belang ervan wel thuishoort.

4.3.5 De Commissie gaat in op de non-concurrentiebedingen en zowel hun negatieve effecten (de markt voor concurrerende leveranciers afschermen door drempels op te werpen voor markttoegang of voor uitbreiding) en als positieve effecten („meeliftgedrag” helpen voorkomen en het merkimage en de reputatie van het distributienetwerk verbeteren).

4.3.6 Wat de selectieve distributie betreft is het belangrijk dat onafhankelijke marktpartijen kunnen beschikken over technische informatie en dat garantieregelingen juist worden toegepast.

## 5. Opmerkingen

5.1 De mededinging in de automobielsector – lichte personen- en bedrijfsvoertuigen – wordt al ruim twintig jaar geregeld door specifieke groepsvrijstellingsverordeningen.

5.2 In het evaluatieverslag dat zij op 31 mei 2008 presenteerde, beoordeelde de Commissie het effect van de groepsvrijstelling op de praktijken binnen de automobielsector. Op dit verslag is uitgebreid gereageerd door de betrokken partijen en het is aanleiding geweest voor het effectbeoordelingsverslag dat is opgesteld door de diensten van de Commissie (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053). Het verdient aanbeveling dit verslag te lezen naast Mededeling COM(2009) 388 definitief.

5.3 Momenteel is eveneens in voorbereiding de herziening en aanneming van een nieuwe algemene groepsvrijstelling die met ingang van mei 2010 in de plaats moet treden van de huidige verordening, Verordening (EG) nr. 2790/1999 van de Commissie van 22 december 1999. Het is in de wetenschap dat Verordening (EG) nr. 2790/1999 wordt herzien, dat de Commissie voor de automobielsector het volgende voorstelt:



— in de eerste fase voor de automobielsector deze drie sub-opties: (II) de algemene groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten toepassen; (III) sectorspecifieke bepalingen in de vorm van richtsnoeren bij de groepsvrijstelling aannemen; en (IV) een groepsvrijstellingsverordening aannemen die is toegespitst op de concurrentiebeperkingen op de secundaire markt.

— in een later stadium een van richtsnoeren voorziene verordening met sectorspecifieke bepalingen goedkeuren.

5.4 De aanschaf van een motorvoertuig is, evenals de aankoop van een huis, niet alleen een uitgave die zwaar drukt op het gezinsbudget van de Europese consument maar tevens een duidelijke illustratie van het belang en de mate van verwezenlijking van de interne markt. Volgens schattingen van de sector wordt van het totale bedrag dat wordt uitgegeven tijdens de levensduur van een auto, 40 % besteed aan de aanschaf, 40 % aan onderhoud en 20 % aan verzekeringen.

5.5 Voor Europese consumenten is het belangrijkste doel van concurrentie in de automobielsector de vrijheid te kiezen waar zij hun auto kopen en zo nodig laten repareren, want dan profiteren zij van prijsvoordeel en meer verkeersveiligheid.

5.6 Terwijl het enerzijds, vanuit het standpunt van de deelnemers op de automarkt bezien, met name dat van kleine en middelgrote reparatiebedrijven, essentieel is te zorgen voor een levendige, competitieve markt met passende technologische ontwikkelingen, is het anderzijds belangrijk het vertrouwen van de consument te wekken.

5.7 In die zin geeft de huidige Verordening (EG) nr. 1400/2002 enkele positieve signalen af, bijvoorbeeld door te stellen dat de in een bepaalde lidstaat verstrekte fabrieksgarantie onder dezelfde voorwaarden ook geldig is in alle overige lidstaten, dat consumenten met het door een dealer in een andere lidstaat ingevulde garantiebewijs niet meer hoeven te wachten tot de garantie wordt gehonoreerd in hun land van herkomst, of dat de dealer of erkende reparateur bij wie consumenten hun voertuig achterlaten, niet langer willekeurige toeslagen kan berekenen of extra documentatie kan verlangen.

5.8 Desondanks zullen zich problemen blijven voordoen met de doorverkoop van nieuwe automobielen via tussenpersonen, met voorwaarden die leveranciers hun dealers opleggen, met name om te voldoen aan de eisen betreffende de „identiteit van het merk”, met de vrijheid af te nemen van andere erkende dealers of nationale importeurs, en met indirecte beperkingen van leveringen van voertuigen tussen erkende dealers onderling.

5.9 De Commissie heeft de toepassing van Verordening (EG) nr. 1400/2002 nauwlettend gevolgd en voorbeeldbeschikkingen gegeven, zoals de vier beschikkingen van september 2007 die de sector sindsdien belangrijke richtsnoeren bieden ten aanzien van de toegang tot technische informatie (Zaak nr. COMP/39.139-143 met de fabrikanten DaimlerChrysler, Fiat, Toyota en Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Acht jaar na de goedkeuring van Verordening (EG) nr. 1400/2002 bevestigen de economische indicatoren dat op de markten die voor de Commissie aanleiding waren om te besluiten tot een strengere groepsvrijstelling voor de sector, de mate van concurrentie aanmerkelijk is verbeterd.

5.11 Deze competitieve en complexe dynamiek blijkt in het bijzonder uit een daling van de reële prijzen van nieuwe motorvoertuigen, de komst van nieuwe merken op de markt, de wisselende marktaandeelen van de concurrerende merken, de tamelijk geringe en afnemende concentratie, en het grotere aantal keuzemogelijkheden voor consumenten in de diverse vergelijkbare segmenten. Desondanks vertoont de interne markt nog altijd een gevarieerde samenstelling van nationale markten, met name in de nieuwe lidstaten, waar de markt voor tweedehandsvoertuigen en onafhankelijke reparateurs sterker ontwikkeld is.

5.12 Vooral wat de toegang van onafhankelijke reparateurs tot reserveonderdelen en technische informatie betreft, is er nog altijd sprake van hindernissen die een grotere mate van concurrentie in de weg staan, hetgeen uiteraard nadelig is voor de consument. In de sector blijven namaak en piraterij op het gebied van reserveonderdelen zorgen baren vanwege het gebrek aan kwaliteit en het gevaar voor de verkeersveiligheid dat het gebruik ervan met zich mee kan brengen.

5.13 De Commissievoorstellingen over het toekomstig kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector sluiten aan op de op naleving gerichte beleidsmaatregelen. In dit verband verwijst het EESC naar zijn eerdere adviezen waarin het zijn steun verleende aan het werk van de Commissie op het gebied van collectieve acties, zowel in algemene zin als in het bijzonder, naar aanleiding van de schending van mededingingsregels.

## 6. Bijzondere opmerkingen

6.1 De optie van de Commissie die een specifieke verordening met richtsnoeren behelst is evenwichtig: er wordt rekening gehouden met eventuele economische gevolgen, met het effect op de kleine en middelgrote ondernemingen die een groot deel van de markten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en de distributie van reserveonderdelen uitmaken, en met de mogelijke gevolgen voor de samenleving, het milieu en de verkeersveiligheid.

Het EESC hecht eraan de volgende aspecten van de ontwerpverordening te benadrukken:

6.2 **Speciale regeling voor de automobielsector als aanvulling op de algemene richtsnoeren** – Het EESC neemt er kennis van dat de aanvullende richtsnoeren van de Commissie voor de automobielsector in samenhang met en als aanvulling op de algemene verticale richtsnoeren moeten worden gezien (zie I, (1), 1 van de Richtsnoeren). De publicatie hiervan laat echter nog op zich wachten, wat een onafhankelijke interpretatie van die speciale regeling uiteraard bemoeilijkt.

<sup>(8)</sup> PB C 66 van 22.3.2007, blz. 18.

**6.3 Inwerkingtreding van de nieuwe regeling** – De ontwerpverordening bevat twee verschillende data voor de inwerkingtreding, al naar gelang de markt in kwestie. Voor de markt voor reserveonderdelen en reparatie- en onderhoudsdiensten zou de regeling onmiddellijk op 1 juni 2010 moeten ingaan. Voor de aankoop, verkoop of wederverkoop van nieuwe voertuigen wordt de geldigheidsduur van Verordening 1400/2002 met drie jaar verlengd tot en met 31 mei 2013.

6.3.1 Hoewel het inderdaad zo is dat de concurrentie op de eerste markt te wensen overlaat en een impuls zou moeten krijgen, kan het naast elkaar bestaan van twee verschillende regelingen wel problemen veroorzaken. Contracten tussen dealers en distributeurs hebben namelijk vaak betrekking op beide markten.

6.3.2 Zonder de belangen van de consument op de wat concurrentie betreft snel veranderende markt voor reserveonderdelen en reparatie- en onderhoudsdiensten uit het oog te verliezen, zou het EESC geen bezwaar hebben tegen een overgangsregeling om te voorkomen dat door de nieuwe regels nog meer obstakels worden opgeworpen voor onderhandelingen over bestaande contracten tussen distributeurs en dealers.

6.3.3 De Europese Commissie zou er goed aan doen om de nieuwe groepsvrijstelling voor de automobielsector in haar geheel op 1 juni 2010 te laten ingaan. Voor de primaire markt zou een overgangperiode van twee jaar moeten gelden, zodat deze de bestaande distributie-overeenkomsten aan de nieuwe regels kan aanpassen.

6.3.4 Ter herinnering zij erop gewezen dat fabrikanten overeenkomsten kunnen beëindigen met een opzegtermijn van 3 jaar. Dat betekent dat dealers die er op basis van de huidige groepsvrijstellingsverordening voor hebben gekozen om het nodige te investeren pas in juni 2013 een nieuwe distributie-overeenkomst mogen aangaan, tenzij zij en fabrikanten toestemming krijgen om hun contracten al eerder aan te passen, voorzover zij dit nodig achten in het licht van de nieuwe regels en de eventueel veranderde situatie op de markt.

6.3.5 Het zou extra voordelig zijn om de nieuwe groepsvrijstellingsverordening op 1 juni voor de primaire markt te laten ingaan, omdat op diezelfde datum ook de nieuwe groepsvrijstellingsverordening en richtsnoeren voor de aftermarkt in werking treedt.

6.3.6 Veruit de meeste dealers zijn actief op de aftermarkt. In het licht daarvan is beter te begrijpen waarom het EESC er voorstander van is om de nieuwe groepsvrijstellingsverordening tegelijkertijd voor de primaire en de secundaire markt te laten gelden. Dat komt de eenvoud en flexibiliteit ten goede en – ook niet onbelangrijk – drukt de overgangskosten.

#### 6.4 Merkexclusiviteit

Is de nieuwe groepsvrijstellingsverordening eenmaal in werking getreden, dan mogen fabrikanten volgens de richtsnoeren (nummer 25 en voetnoot 9) in nieuwe overeenkomsten met hun dealers geen merkexclusiviteit meer bedingen. Aangezien vrijwel alle fabrikanten de komende jaren hun huidige distributienetwerk zullen aanhouden, komt dit besluit in feite neer op een

afschaffing van merkexclusiviteit. Deze beperkende maatregel is niet alleen in tegenspraak met wat het EESC voorstelt (zie paragraaf 1), maar ook met de nieuwe algemene verordening (28 juli 2009), waarin overeenkomsten met merkexclusiviteit ongemoeid worden gelaten.

#### 6.5 Personenauto's en bedrijfsvoertuigen

Net als in de huidige Verordening het geval is, zet de Commissie personenauto's en bedrijfsvoertuigen op één lijn, terwijl personenauto's consumentengoederen zijn en bedrijfsvoertuigen kapitaalgoederen die worden verhandeld op een *business to business*-markt. Op deze markt koopt de klant niet alleen het voertuig, maar ook (net als bij landbouwtractors en bouwmachines gebeurt) een servicepakket voor een zo goed mogelijk gebruik van het voertuig. Deze service is van doorslaggevend belang voor de keuze die de klant maakt. Het verschil tussen beide markten werkt ook door in de concurrentie-omstandigheden.

6.5.1 De sector bedrijfsvoertuigen heeft op zowel de primaire als de secundaire markt nooit cocurrentieproblemen gekend of kritiek van eindgebruikers gekregen; het gaat om een uiterst concurrerende markt met vanouds een groot marktaandeel voor onafhankelijke leveranciers van reserveonderdelen.

6.5.2 Voor overeenkomsten inzake bedrijfsvoertuigen zou daarom, net zoals voor tractors en bouwmachines, de algemene groepsvrijstellingsverordening moeten gelden.

#### 6.6 Levering van reserveonderdelen

6.6.1 Artikel 5 b van de ontwerpverordening luidt als volgt: „De vrijstelling is niet van toepassing op de tussen een leverancier van reserveonderdelen, reparatiegereedschap, diagnose- of andere apparatuur en een fabrikant van motorvoertuigen overeengekomen beperking van de mogelijkheden van de leverancier om deze goederen of diensten aan erkende of onafhankelijke distributeurs of aan erkende of onafhankelijke reparateurs of eindgebruikers te verkopen”.

6.6.2 Deze beperking lijkt niet te stroken met hetgeen de Commissie nastreeft.

6.6.3 Krachtens de clausule inzake de aankoop van onderdelen in de huidige groepsvrijstellingsverordening mogen fabrikanten klanten er niet toe dwingen meer dan 30 % bij hen te betrekken. De diversificatie van de leveranciersnetwerken drukt de prijzen. Fabrikanten nemen weliswaar nog altijd meer dan 30 % van de bevoorrading voor hun rekening, maar dat valt te

verklaren door hun doelstellingen, bonussen en kortingen. Uit deze situatie blijkt de concurrentiedruk die de producenten van onderdelen uitoefenen op de fabrikanten.

6.6.4 In het voorgestelde artikel 5 b) is echter geen sprake van een percentage waarboven distributeurs of reparateurs hun waar niet meer bij de fabrikant hoeven te betrekken (zoals de huidige 30 %-clausule).

6.6.5 Bovendien staat er dat leveranciers van reserveonderdelen de mogelijkheid moeten hebben om aan erkende reparateurs te verkopen. Dit blijft echter een louter theoretische mogelijkheid zolang fabrikanten een exclusieve of bijna exclusieve bevoorrading uit hun eigen reserveonderdelennetwerken mogen opleggen.

#### 6.7 *Garanties*

Ten slotte vraagt het EESC aandacht voor het standpunt van de Commissie inzake garanties van motorvoertuigen. Gezien de rechtstreekse verantwoordelijkheid van fabrikanten voor de goede werking hiervan en voor de reparatie van gebreken, is zij van mening dat voor overeenkomsten die aan reparateurs de verplichting opleggen om gedurende de garantieperiode alleen reserveonderdelen te gebruiken die door de voertuigfabrikant worden geleverd de vrijstelling dient te gelden. Het EESC kan zich in dit standpunt vinden, al mag een en ander er niet toe leiden dat consumenten voor het reguliere onderhoud van hun voertuig onder geen beding meer van de diensten van onafhankelijke reparateurs gebruik kunnen maken. Dat zou namelijk hun rechten op hoogwaardige producten en op de bijbehorende garanties kunnen inperken.

Brussel, 18 maart 2010.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Mario SEPI

---