

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

2.februar 2010

Kommissionens forordning (EU) om anvendelse af Traktatens artikel 101, stk. 3, på kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjssektoren.

Resumé

Kommissionen har offentliggjort et udkast til ny kommissionsforordning om aftaler indenfor branchen for motorkøretøjer. Reglerne vedrører fx aftaler mellem leverandører og forhandlere eller værksteder.

Salg af nye biler:

Kommissionens undersøgelser har ikke vist tegn på væsentlige konkurrenceproblemer på dette marked. Kommissionen foreslår derfor, at de gældende regler, der regulerer aftaler om køb, salg og videresalg af nye biler – efter en 3-årig forlængelse - ophæves fra 1. juni 2013.

De vigtigste ændringer er:

- *at regler, der beskytter kontraktvilkår i aftaler mellem leverandører og forhandlere, afskaffes.*

Markedet for reparation, service og reservedele (eftermarkedet):

Kommissionen har konkluderet, at konkurrencen fortsat er mindre intens på eftermarkedet. Kommissionen foreslår ændrede regler, der skal gælde for aftaler om salg af reparation og service samt reservedele. Disse regler skal gælde fra 1. juni 2010.

Den vigtigste ændring går ud på:

- *at afskaffe regler, der tilskynder billeverandører til at udlevere tekniske oplysninger til uafhængige værksteder for biler, som er typegodkendt før 1. september 2009.*

For nye biler, der bliver typegodkendt efter 1. september 2009, sikrer en forordning om typegodkendelser, at leverandørerne skal udlevere tekniske oplysninger – også til uafhængige værksteder.

1. Baggrund og indhold

Baggrund

EU's konkurrenceregler indeholder et forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler. Kommissionen kan dog fastsætte de såkaldte gruppefritagelser, der undtager visse typer af aftalevilkår fra forbuddets anvendelsesområde. Kommissionen kan fastsætte gruppefritagelser for kategorier af konkurrencebegrænsende aftaler, hvis deres positive virkninger vurderes at opveje de negative virkninger for konkurrencen.

Der findes en generel vertikale gruppefritagelse, der regulerer aftaler, som er indgået mellem virksomheder, der befinder sig i forskellige omsætningsled indenfor produktions- eller distributionskæden.

Der har dog eksisteret en særlig gruppefritagelse for salgs- og serviceaftaler mellem leverandører og forhandlere/værksteder inden for motorkøretøjsbranchen (den nuværende gruppefritagelse for motorkøretøjer) siden midten af 80'erne. Reglerne har bl.a. haft til formål at sikre en effektiv konkurrence i denne sektor, hvor Kommissionen fandt, at der var særlige konkurrenceproblemer.

Baggrunden for det fremsatte Kommissionsforslag er, at den nuværende gruppefritagelse for motorkøretøjer udløber den 31. maj 2010. Kommissionen iværksatte derfor en evalueringsproces i maj 2008. Denne proces resulterede i, at Kommissionen den 22. juli 2009 udsendte sin skitse til de fremtidige rammer for aftaler i denne branche. Det foreliggende forslag til en ny gruppefritagelse og en vejledning er en udmøntning af denne politik.

Forslagets retsgrundlag:

Kommissionen har kompetence til at vedtage kommissionsforordningen efter at have hørt Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål. Forslaget skal derfor ikke forhandles i rådet.

Indhold

Kommissionen sonderer i sit forslag mellem henholdsvis (1) markedet for salg af nye motorkøretøjer og (2) markedet for reparations- og serviceydelser og/eller salg af reservedele, dvs. det såkaldte eftermarked.

Aftaler om salg af nye biler:

Kommissionens undersøgelser har ikke vist tegn på væsentlige konkurrenceproblemer for salg af nye biler. Kommissionen foreslår derfor, at de gældende regler om parternes aftaler om køb, salg og videresalg af nye biler ophæves fra 1. juni 2013 og herefter reguleres af de generelle regler for vertikale aftaler. Kommissionen forlænger således de gældende regler for forhandlernes aftaler i 3 år, for at give branchens aktører tid til at tilpasse deres aftaler til de nye rammer.

Forslaget betyder, at de regler, der beskytter bilforhandlernes kontraktvilkår, afskaffes.

Det drejer sig om følgende gældende regler, der beskytter forhandlernes kontraktvilkår:

- Aftalens varighed (mindst 5 år)
- Opsigelsesfrist (mindst 2 år, hvis aftalen indgås på ubestemt tid)
- Krav om skriftlig begrundelse, hvis en leverandør vil bringe aftalen med en forhandler til ophør
- At leverandøren tillader, at en forhandler kan overdrage sin rettigheder og pligter til en anden forhandler indenfor samme forhandlernet

Det har også været en betingelse for, at være omfattet af den særlige gruppefritagelse, at leverandører ikke modsatte sig, at forhandlerne forhandlede mere end et bilmærke. Denne såkaldte multibranding har særligt været anvendt i skandinavien – herunder Danmark. Denne regel afskaffes også.

Med det nye forslag kan en leverandør og en distributør, som har en markedsandel på det relevante marked under 30 pct., aftale en forpligtelse om, at forhandleren kun må forhandle ét mærke. Det følger dog af den vertikale gruppefritagelse, at det er på betingelse af, at varigheden af en sådan klausul er begrænset til højst fem år.

Eftermarkedet (Aftaler om distribution reservedele/ reparation og vedligeholdelse)

Kommissionen har konkluderet, at konkurrencen fortsat er mindre intens på eftermarkedet. Det skyldes især, at leverandørernes autoriserede værksteder (såkaldte mærkeværksteder) normalt har en høj markedsandel på markedet for reparation og service af sit bilmærke.

De gældende regler tilskynder leverandørerne til at udlevere tekniske oplysninger til de såkaldte uafhængige værksteder, dvs. værksteder, som er uafhængige i forhold til leverandørerne. Formålet med reglerne har været, at sikre de uafhængige værksteder bedre muligheder for at konkurrere med de såkaldte autoriserede værksteder, som er leverandørens net af mærkeværksteder.

Den vigtigste ændring i forslaget går ud på:

- at afskaffe de regler, der tilskynder leverandører til at udlevere tekniske oplysninger til uafhængige værksteder

For nye biler, der bliver typegodkendt efter 1. september 2009, sikrer et særligt sæt regler om typegodkendelser, at leverandørerne skal udlevere tekniske oplysninger – også til uafhængige værksteder.

Kommissionens forslag får derfor især virkning for de biler, som er typegodkendt før 1. september 2009, fordi forslaget ikke indeholder en eks-

plicit tilskyndelse for leverandørerne til at udlevere tekniske oplysninger til uafhængige værksteder.

2. Europa-Parlamentets holdning

Kommissionen kan udstede kommissionsforordninger, uden at beslutningsproceduren involverer Parlamentet.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen omtaler ikke eksplicit nærhedsprincippet. Det er tale om et udkast til en Kommissionsforordning på et område, hvor der i forvejen eksisterer en kommissionsforordning for aftaler i branchen. Fra dansk side vurderes forslaget at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

4. Gældende dansk ret

Der eksisterer en gruppefritagelse for aftaler inden for motorkøretøjsbranchen for Danmark, som indeholder tilsvarende regler som den gældende forordning.

5. Høring

Kommissionens forslag er den 11. januar 2010 sendt i høring hos medlemmerne af EU-Specialudvalget for konkurrenceregler. Høringsfristen udløb den 29. januar 2010.

Bryggeriforeningen og Forsikring & Pension har meddelt, at de ikke har bemærkninger til forslaget.

Følgende fem brancheorganisationer har haft bemærkninger til forslaget: Bilbranchen, De Danske Bilimportører, Danske Advokater, FDM og Håndværksrådet.

Aftaler om salg af nye biler

Brancheorganisationerne Bilbranchen, De Danske Bilimportører (DBI) og Danske Advokater støtter generelt Kommissionens forslag om at tilpasse reguleringen af aftaler om salg af biler til den generelle regulering af aftaler, som gælder indenfor andre brancher.

Bilbranchen og FDM har dog et forbehold. De ønsker at opretholde den del af reglerne, som tilskynder leverandørerne til at acceptere, at forhandlerne forhandler flere konkurrerende bilmærker. Efter disse organisationers opfattelse har flermærkesalg (multibranding) haft en positiv virkning for markedet for salg af nye biler. Det har dels ført til, at det enkelte mærke er repræsenteret ved flere udsalgssteder, og dels til at der i lokalområder, hvor der ikke nødvendigvis er kundeunderlag for enkeltmærkeforhandlere, alligevel fortsat er forhandlere.

DBI og Danske Advokater er enig i forslaget om, at de gældende regler om salg af nye biler helt afskaffes. DBI mener, at de nye regler for aftaler om salg af biler ideelt set bør gælde allerede fra 1. juni 2010 med en overgangsperiode på 2 år, hvorved branchen har mulighed for at tilpasse sine aftaler. DBI henviser til, at reglerne så vil træde i kraft samtidig med den nye gruppefritagelse for eftermarkedet. Efter DBI's opfattelse undgår man således en 3-årig forlængelse af den nuværende gruppefritagelse, som sætter branchens muligheder for udvikling på stand-by, imens markedsforholdene - ikke mindst pga. krisen - ændres drastisk.

Aftaler om reparation, service og reservedele (eftermarkedet)

De gældende regler tilskynder leverandørerne til at udlevere tekniske oplysninger på lige vilkår til alle uafhængige aktører, hvis leverandørerne ønsker, at deres aftaler skal være omfattet af gruppefritagelsen. Både FDM og Håndværksrådet mener, at det er vigtigt, at de gældende betingelser for adgang til tekniske oplysninger bliver opretholdt for biler, som er typegodkendt før 1. september 2009. Organisationerne henviser til, at forordningen om typegodkendelser, hvorefter leverandørerne skal udlevere tekniske oplysninger, kun gælder for biler, som er typegodkendt efter denne dato.

Håndværksrådet understreger, at hvis Kommissionen ikke opretholder de gældende regler om adgang til tekniske oplysninger, så vil det svække de uafhængige værksteders retssikkerhed og konkurrencerevne overfor leverandørerne og de autoriserede værksteder. Efter Håndværksrådets opfattelse får reglerne om typegodkendelser reelt først virkning om mange år, når de ældre biler bliver udfaset af bilparken. Håndværksrådet understreger, at markedet vil befinde sig i et retssikkerhedsvakuum i den mellemliggende periode. Endelig mener Håndværksrådet, at det bør være en betingelse, at oplysninger vedrørende biler, der er typegodkendt før 1. september 2009, stilles til rådighed fra en standardiseret platform og til en pris, der er til at betale for de mindre værksteder. Ifølge Håndværksrådet er disse betingelser allerede specificeret i forordningen for typegodkendelser, men kun for så vidt angår biler, der er typegodkendt efter 1. september 2009.

FDM lægger endvidere vægt på, at adgangen til tekniske oplysninger ikke begrænses til egentlige værksteder men også bør omfatte operatører, der yder vejhjælp.

Danske Advokater mener ikke, at der er behov for at regulere adgangen til tekniske oplysninger udover, hvad der følger af de nu indførte regler for typegodkendelser. Organisationen henviser til, at Kommissionen næppe i de europæiske konkurrenceregler kan tage højde for det forhold, at den danske bilpark er ældre end i mange andre lande.

Flere organisationerne (fx FDM og Håndværksrådet) mener, at Kommissionen burde gå længere end i det fremsatte forslag mht. at sikre øget konkurrence på eftermarkedet. Disse organisationer mener, at Kommission i reglerne bør gøre det klart, hvornår leverandører har misbrugt deres garanti-

ordninger for nye biler. Det kan fx være i tilfælde, hvor leverandører/ autoriserede værksteder giver forbrugerne det indtryk, at deres fabriksgaranti kun gælder, hvis de lade alle reparationer og al service blive udført på et autoriseret værksted i leverandørens netværk. De to organisationer efterlyser således, at Kommissionen i reglerne kommer med eksempler på, hvornår der er tale om misbrug af en garantiordning.

Alle organisationer er enige i forslaget, for så vidt angår, at det opretholder betingelser fra den gældende gruppefritagelse, hvorefter det udgør en alvorlig konkurrencebegrænsning, hvis aftaler hindrer fri distribution af komponenter og reservedele.

6. Andre landes holdninger

Medlemsstaternes konkurrencemyndigheder er blevet hørt af Kommissionen i Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål. De fleste lande udtrykte overvejende opbakning til forslaget.

Kommissionen har kompetencen til at vedtage kommissionsforordningen inden den 31. maj 2010 efter endnu en høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål.

7. Dansk holdning

På baggrund af de afgivne høringssvar er den danske holdning følgende:

Aftaler om salg af nye biler

Fra dansk side kan man generelt støtte, at en tilpasning til den generelle regulering af aftaler, som gælder indenfor andre brancher, vil være hensigtsmæssig.

Danmark har dog ikke en national lovgivning, som beskytter kontraktvilkår for forhandlerne. Derfor er det vigtigt, at de gældende regler for disse aftaler forlænges for en 3-årig periode, så forhandlerne får tid til at tilpasse deres aftaler.

Forhandling af flere mærker (multibranding) har haft en stor udbredelse i Danmark og har medvirket til at skabe bedre konkurrence om salget af nye biler. For det første har det ført til, at det enkelte mærke er repræsenteret ved flere udsalgssteder. For det andet har det ført til, at der i lokalområder, hvor der ikke er kundeunderlag til kun at forhandle ét mærke, alligevel er forhandlere, fordi de har mulighed for at forhandle flere mærker. Fra danske side er det derfor vurderingen, at forhandlerne fortsat bør have mulighed for at forhandle flere mærker.

Eftermarkedet (reparation og vedligeholdelsesydelser)

Fra dansk side er det vurderingen, at de primære konkurrenceproblemer findes på eftermarkedet. Det er derfor vigtigt, at de nye regler - i mindst lige så høj grad som de tidligere - sikrer hensynet til effektiv konkurrence på eftermarkedet.

I Danmark er bilparken karakteriseret ved, at gennemsnitsalderen for bilerne er højere, end den er i mange andre lande, pga. høje bilafgifter og høje priser på nye biler.

De foreslåede ændringer fremmer efter dansk opfattelse ikke målet med øget konkurrence på eftermarkedet, fordi den uafhængige sektor sættes i en vanskelig situation især i de lande, som har en ældre bilpark. Reglerne om typegodkendelser, som skal sikre adgang til tekniske oplysninger for biler, der er typegodkendt efter 1. september 2009, får reelt først virkning på eftermarkedet, efterhånden som de ældre biler bliver udfaset af bilparken.

Fra dansk side arbejdes der derfor i Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål for, at reglerne fortsat skal tilskynde leverandørerne til at udlevere tekniske oplysninger vedrørende ældre biler til de uafhængige værksteder. Det skyldes, at det er vigtigt at sikre, at de uafhængige værksteder løbende kan få justeret de tekniske oplysninger til disse bilmodeller, så de kan udøve et konkurrencepres i forhold til de autoriserede værksteder. Eller alternativt, at de gældende regler i det mindste forlænges i en årrække for så vidt angår biler, som er typegodkendt før 1. september 2009.

For så vidt angår misbrug af garantiordninger fra leverandørers eller autoriserede værksteders side, kan det være vanskeligt at inkludere en udtømmende liste med eksempler på sådanne misbrug i de nye regler. Det må derfor være tilstrækkeligt, at Kommissionen i sit medfølgende forslag til nye retningslinjer for aftaler i branchen tilkendegiver, at Kommissionen kan tage misbrug af garantiordninger op fra sag til sag, hvis fx de modtager klager.

Forslaget indeholder betingelser, der gør det klart, at det udgør en alvorlig konkurrencebegrænsning, hvis aftaler hindrer fri distribution af komponenter og reservedele. Fra dansk side støttes denne del af forslaget, idet alle typer værksteder bør have fri adgang til komponenter og reservedele.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Kommissionen forordning har ikke umiddelbart konsekvenser for dansk ret.

Som nævnt eksisterer der en gruppefritagelse for aftaler inden for motorkøretøjsbranchen for Danmark, som indeholder tilsvarende regler som den gældende forordning. Den danske gruppefritagelse vil skulle erstattes af en ny bekendtgørelse, der indeholder regler, der svarer til den nye forordning.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark, da det regulerer et område, som allerede er reguleret af en kommissionsforordning.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have entydige hverken positive eller negative konsekvenser. Der kan være nogle overgangsomkostninger for nogle virksomheder, fordi de skal tilpasse deres aftaler til de nye rammer. For andre virksomheder kan det være en fordel, at aftaler om biler fra 2013 reguleres på samme måde som andre produkter, som de også distribuerer.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Der forventes ikke større administrative byrder for erhvervslivet, fordi de allerede i dag selv skal vurdere, om deres aftaler lever op til konkurrencereglerne.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for udvalget.

Grundnotatet sendes også til Folketingets Erhvervsudvalg