

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tlf. +45 33 92 00 00
Fax +45 31 54 05 33
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

21. marts 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat om revision af Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelsen af Traktatens artikel 85, stk. 3 (nu artikel 81, stk. 3) på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (EF-tidende C 67 af 16. marts 2002, s.2).

Anders Top

ge markeder med "originale" reservedele kun er sket gennem bestemte kanaler og med den af bilfabrikanterne valgte prisdifferentiering.

Hvad angår salget af nye biler vurderes det, at der vil ske en reduktion af prisforskellene (eksklusiv moms og afgifter) mellem landene i EU, også med den nuværende regulering. De hidtidige prisforskelle har kun været mulige, fordi bilproducenter igennem ulovlige hindringer af parallelimport har kunnet holde Europa opdelt i forskellige markeder. Dette har Kommissionen slået hårdt ned på i de seneste år. Kommissionens forslag skønnes dog, at ville fremskynde denne reduktion af prisforskellene mellem landene, bl.a. fordi forhandlerne får mulighed for at reklamere, kontakte kunder og oprette et forretningssted uden for deres eget område .

Besparelsen som følger af fald i reservedelspriser vil kunne blive af samme størrelsesorden som den fordyrelse, der vil følge af højere priser på nye biler, hvis man regner eksklusive moms og afgifter. Den forventede prisstigning på nye biler vil dog efter afgifter betyde, at udgiften for forbrugerne vil stige betydeligt.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Kommissionens forslag har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Økonomi- og
Erhvervsministeriet

Revision af Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelsen af Traktatens artikel 85, stk. 3 (nu artikel 81, stk. 3) på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer (EF-Tidende C 67 af 16. marts 2002, s. 2).

18. marts 2002

Resumé

Kommissionen har udarbejdet et forslag til en ny gruppefritagelse for kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis for motorkøretøjer. Kommissionens forslag skal afløse den gældende gruppefritagelse, Kommissionsforordning nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelsen af Traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer, som udløber den 30. september 2002.

Industri

Sag 3:1104-7001-13
/MVN

Kommissionen udstedte ved forordning nr. 123/85 den første gruppefritagelse for salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer. Baggrunden var, at Kommissionen modtog en stort antal ansøgninger fra bilproducenterne om individuelle fritagelser af deres distributionssystemer. For at løse problemet med behandlingen af en masse individuelle anmeldelser og give bilindustrien flere retningslinier og større retssikkerhed udstedte Kommissionen den første gruppefritagelse for området. Den blev i 1995 afløst af den nuværende gruppefritagelse.

Det nye forslag er udarbejdet efter omfattende analyser i de senere år af, om den nuværende gruppefritagelse har fungeret som forudsat, da den blev vedtaget. Kommissionen konkluderer, at gruppefritagelsen ikke har levet op til sit formål om at sikre en effektiv konkurrence på markedet for køb og salg af nye biler, reservedele samt reparation og service af biler. Kommissionen finder derfor, at det er nødvendigt ændre den eksisterende gruppefritagelse for at øge konkurrencen på området.

Hovedelementerne i forslaget er:

- et forbud mod at bilproducenten/importøren kombinerer eneforhandlingsaftaler (hvor forhandlerne kun må sælge inden for et bestemt område) med den selektive distributionsform (hvor forhandlerne udvælges på baggrund af bestemte objektive kriterier, som knytter sig til produktets egenskaber¹),

¹ Sådanne kriterier kan være kvalitative, dvs. at der f.eks. stilles krav til de faglige kvalifikationer som forhandleren skal være i besiddelse af eller tekniske og funktionelle betingelser, som hvert godkendt salgssted skal opfylde, som f.eks. forretningens

De Danske Bilimportører udtrykker tilfredshed, med at konkurrencesituationen fortsat skal reguleres inden for en ny gruppefritagelse for hele bilbranchen. Kommissionens forslag indeholder dog en række elementer, som giver anledning til bekymring specielt på det danske marked pga. af de danske afgifter. De Danske Bilimportører mener, at det stadig skal være muligt at pålægge forhandlerne en location clause, således at det ikke bliver muligt at etablere en forretning uden for sit eget område. Derudover skal det være muligt over for forhandlere, der sælger flere bilmærker, at stille krav om adskilt salgspersonale. Endvidere bør mellemhändlerens virksomhed ikke udvides, den nuværende begrænsning må som udgangspunkt opretholdes. Hvad angår forbindelsen mellem salg og service, mener Bilimportørerne, at denne forbindelse skal opretholdes, ellers vil det medføre, at der ikke vil ligge autoriserede værksteder i de tyndt befolkede områder. Med hensyn til definitionen på en original reservedel mener Bilimportørerne, at den nuværende definition sikrer forbrugerne, at de får reservedele af den samme kvalitet som dem, der er benyttet ved produktionen af bilen. Til sidst anfører Bilimportørerne, at hvis adgangen til tekniske informationer for de uafhængige værksteder udvides, skal det sikres, at bilproducenten/importøren kan afkræve den samme betaling, som opkræves hos de autoriserede forhandlere.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Kommissionens forslag betyder, at erhvervsministerens bekendtgørelse nr. 1007 af 16. december 1997 om gruppefritagelse for kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer skal revideres.

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den øgede konkurrence, der vil følge af Kommissionens forslag, forventes at indebære større effektivitet i branchen og lavere priser til forbrugerne i EU. Dette vil være den væsentligste virkning, især på længere sigt.

Til denne generelle virkning følger sig i de enkelte lande virkninger af en vis reduktion af prisforskellene mellem landene.

Priserne på de reservedele, som distribueres igennem bilfabrikkernes salgssystemer, er cirka 25 pct. højere i Danmark end i EU i gennemsnit. Kommissionens forslag vil medføre en reduktion af denne prisforskel, idet konkurrencebegrænsninger, der tillades under den nuværende regulering, har betydet en adskillelse af markederne i medlemslandene. Bilfabrikkerne har således i meget vidt omfang kunnet styre, at forsyningen af de forskelli-

- at forhandlere i et selektivt system får adgang til at foretage aktivt salg uden for deres eget område, dvs. at en forhandler f.eks. får mulighed for at reklamere og opsøge kunder uden for sit eget område,
- en lettere adgang for forhandlerne til at sælge flere forskellige bilmærker (multi-branding),
- en mulighed for forhandlerne til at have et autoriseret værksted som underleverandør af reparationer og service af bilerne,
- en omdefinering af begrebet "originale reservedele" og
- en lettere adgang for de uafhængige værksteder til tekniske informationer, diagnosticeringsudstyr mv.
- et krav om et 2-årigt opsigelsesvarsel i forhandlerkontrakter.

Det vurderes, at Kommissionens forslag vil øge konkurrencen og vil reducere prisforskellen på nye biler og på reservedele mellem de europæiske lande.

Kommissionens forslag betyder, at erhvervsministerens bekendtgørelse nr. 1007 af 16. december 1997 om gruppefritagelse for kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer bør revideres, så de danske regler svarer til EU-reglerne.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forordning (EF) nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelsen af Traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer udløber den 30. september 2002. Kommissionen fremlagde den 5. februar 2002 et udkast til en ny forordning om gruppefritagelse for motorkøretøjer, der skal afløse den nuværende.

Forslaget vil blive behandlet første gang i Det rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål d. 7. marts 2002. Kommissionen vil herefter offentliggøre forslaget i EF-Tidende, så interesserede parter kan komme med bemærkninger. Efter et nyt møde i Det rådgivende Udvalg vil Kommissionen vedtage forslaget, efter planen inden sommerferien.

Den nye regulering skal træde i kraft 1. oktober 2002, med en overgangsperiode på 1 år – hvorunder eksisterende aftaler skal bringes i overensstemmelse med de nye regler.

ser, som hvert godkendt salgssted skal opfylde, som f.eks. forretningens beliggenhed. Derudover kan der også stilles kvantitative krav som f.eks. krav til salgsmål og hvor mange forhandlere der må være. Kriterierne skal være nødvendige pga. produktets egenskaber. Heri ligger, at kriterierne skal være med til at sikre, at produktet bevarer sin kvalitet og at produktet anvendes hensigtsmæssigt.

5. Høring

Kommissionens udkast er sendt til høring hos medlemmerne af EU-Specialudvalget for konkurrenceregler samt Skatteministeriet, Told og Skat-testyrelsen, De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD), Autig (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark), Forenede Danske Motorejere (FDM) og Dansk Bilforhandler Union. Høringsfristen var den 21. februar 2002. Ved fristens udløb var der modtaget følgende høringssvar.

FDM støtter Kommissionens forslag. De slår fast, at det er vigtigt, at forhandlerne og de uafhængige værksteder får en langt større uafhængighed.

Dansk Industri støtter, at Kommissionens forslag øger forhandlerenes uafhængighed af bilproducenterne og giver bedre forretningsvilkår for de uafhængige værksteder.

Håndværksrådet støtter som udgangspunkt Kommissionens forslag. Håndværksrådet finder dog, at det skal sikres, at bilens garanti ikke bortfalder, hvis bilen er blevet serviceret på et uafhængigt værksted, medmindre det kan bevises, at fejlen på bilen skyldes dette indgreb. Dette synspunkt støttes af CAD. Derudover skal det være muligt at anvende reservedele ved garanti-reparationer, som ikke er leveret af bilproducenten selv.

AUTIG er overvejende positiv overfor Kommissionens forslag. AUTIG mener dog, at det er et problem, at det er reservedelsproducenten, som skal bevise, at dennes reservedele er af samme kvalitet som de originale. Et yderligere problem er kravet om, at reservedelsproducentens reservedele skal stamme fra samme produktionslinie som dem, der er leveret til bilproducenten for at kunne blive betragtet som originale. Derudover finder de ikke, at de uafhængige værksteders adgang til tekniske oplysninger udvides tilstrækkeligt.

DAF er tilfreds med, at der kommer en ny gruppefritagelse for hele branchen. De ønsker dog, at det stadig skal være muligt, at en forhandler får tildelt et bestemt område, at forbindelsen mellem salg og service af bilerne ikke brydes og at muligheden for 1 års opsigelse udgår. DAF opfordrer til, at der sker en nedtrækning eller omlægning af registreringsafgiften.

Advokatsamfundet finder, at det er positivt, at Kommissionens forslag er opbygget på samme måde som gruppefritagelsen for vertikale aftaler. Advokatsamfundet kritiserer dog, at gruppefritagelsen kan bortfalde, hvis en aftale ikke indeholder en bestemmelse om, at eventuelle konflikter skal indbringes for en uafhængig ekspert eller en voldgift.

Forslaget til gruppefritagelse er udarbejdet med hjemmel i Rådets forordning nr. 19/65 af 2. marts 1965 om anvendelsen af bestemmelserne i Traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, senest ændret ved Rådets forordning nr. 1215/1999 af 10. juni 1999.

Kommissionen kan i henhold til Traktatens artikel 81, stk. 3, fritage konkurrencebegrænsende aftaler fra forbudet i Traktatens art. 81, stk. 1, hvis de bl.a. har en gavnlig virkning på den økonomiske og tekniske udvikling og forbrugerne opnår en rimelig andel af disse fordele. Kommissionen har vurderet, at dette er tilfældet på markedet for salg af nye biler og reservedele samt reparation og service af biler.

Kommissionen udstedte ved forordning nr. 123/85 den første gruppefritagelse for salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer. Baggrunden var, at Kommissionen modtog en stort antal ansøgninger fra bilproducenterne om individuelle fritagelser af deres distributionssystemer. For at løse problemet med behandlingen af en masse individuelle anmeldelser og give bilindustrien flere retningslinier og større retssikkerhed udstedte Kommissionen den første gruppefritagelse for området. Den blev i 1995 afløst af den nuværende gruppefritagelse.

Kommissionen evaluerede i 2000 den nuværende gruppefritagelse. Kommissionens undersøgelse førte til den konklusion, at den nuværende gruppefritagelse ikke havde levet op til de mål, der blev sat ved den seneste revision af forordningen i 1995.

Den nuværende gruppefritagelse har f.eks. ikke åbnet op for forskellige måder at distribuere nye biler på, parallelimporten mellem EU-landene har ikke fungeret, det er svært for forhandlerne at komme til at sælge flere forskellige bilmærker og de uafhængige værksteder har ikke tilstrækkelig adgang til tekniske oplysninger. Alt i alt har den nuværende gruppefritagelse ikke styrket forhandlerens uafhængighed eller de uafhængige værksteder og reservedelsproducenters position på markedet.

På den baggrund finder Kommissionen, at det er nødvendigt at erstatte den nuværende gruppefritagelse, når den udløber, med en ny gruppefritagelse, som kan være med til at løse nogle af disse problemer og øge konkurrencen på markedet.

Gruppefritagelsen skal gælde for aftaler, der er indgået mellem virksomheder på forskellige omsætningstrin f.eks. en aftale mellem en producent og en

værksted benytter reservedele leveret af ham, når der er tale om garantiarbejde, tilbagekaldelsesreparationer og ved aftaler om gratis service. Da der kan konstateres meget betydelige prisforskelle mellem reservedele med bilproducentens mærke, reservedelsproducentens mærker og reservedele af tilsvarende kvalitet, er der betydelige potentielle besparelser for forbrugerne i forslaget.

- Det bliver lettere for de uafhængige værksteder at få adgang til tekniske informationer om, hvordan man reparerer en bestemt biltype, undervisning, værktøj og diagnosticeringsudstyr. Kommissionens forslag udvider de uafhængige værksteders adgang til oplysninger til at omfatte alle de oplysninger, som er nødvendige for, at man kan reparere en bestemt biltype. Det vil ikke kun være værksteder, som kan få adgang til disse informationer, men også f.eks. producenter af værktøj til at reparere biler med, udgivere af tekniske informationer eller virksomheder som tilbyder autohjælp. Der har kunnet konstateres meget betydelige prisforskelle mellem de autoriserede og uafhængige værksteder. Det vil styrke sidstnævnte – og dermed konkurrencen – at give dem mere lige vilkår i forhold til de autoriserede værksteder, ligesom det kan være i forbrugernes interesse, at værkstederne har adgang til nødvendige tekniske informationer og udstyr mv. Det gælder også sikkerhedsmæssigt.

2. Europa-Parlamentets holdning

Kommissionens forslag er sendt i høring hos Europa-Parlamentet, men der foreligger endnu ikke et høringssvar.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

4. Gældende dansk ret

I henhold til konkurrencelovens § 10 kan Erhvervsministeren (nu Økonomi- og Erhvervsministeren) udstede fritagelser fra forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, for grupper af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som opfylder betingelserne i § 8, stk. 1.

Ved bekendtgørelse nr. 1007 af 16. december 1997 om gruppefritagelse for kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer er det bestemt, at Kommissionens forordning nr. 1475/95 af 28. juni 1995 om anvendelsen af Traktatens artikel 85, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer finder tilsvarende anvendelse på aftaler omfattet af konkurrencelovens § 6. Bekendtgørelsen udløber den 30. september 2002 samtidigt med Kommissionens forordning nr. 1475/95.

distributør (vertikale aftaler), om køb og salg af nye biler, reservedele til biler samt reparation og service af biler².

Hvad angår salg af nye biler har Kommissionen foreslået følgende:

- Det bliver for fremtiden forbudt at kombinere selektiv distribution med systemer, som er baseret på eneforhandling (eksklusiv distribution). Det er tilladt under den nuværende gruppefritagelse. Bilproducenten/importøren kan vælge, om forhandlerne skal være organiseret i et selektivt *eller* eksklusivt distributionssystem.
- Hovedreglen er, at gruppefritagelsen kun skal gælde for leverandører, som har en markedsandel på under 30 pct. på det relevante marked. Hvis forhandlerne i et selektivt system udvælges på baggrund af kvalitative kriterier som f.eks. krav til forhandlerens uddannelse, gælder der ikke et krav til forhandlerens markedsandel. Hvis der derimod indgås aftale om kvantitativ selektiv distribution, hvor der f.eks. fastsættes krav til forhandlerens salgsmål, vil gruppefritagelsen kun gælde for leverandører, der har en markedsandel under 40 pct.
- Det bliver tilladt for forhandlere i et selektivt distributionssystem, at foretage et aktivt salg uden for deres eget område, det vil bl.a. sige, at forhandleren kan rette reklame og salgsfremstød direkte mod kunder, som befinder sig uden for forhandlerens område. Det bliver forbudt at pålægge forhandlere af passagerbiler, som indgår i et selektivt distributionssystem, en såkaldt "location clause". En location clause betyder, at bilproducenter/importører fastsætter, at en forhandler kun kan operere fra en bestemt forretning, og at ingen andre forhandlere må oprette en forretning inden for denne forhandlers område. Disse forslag sigter på at styrke konkurrencen og at nedbryde den kunstige opdeling af EU-markedet, ved f.eks. at gøre det muligt for en forhandler at have forretninger i flere lande. En sådan forhandler vil kunne indkøbe i det land, hvor bilen (eller reservedelene) er billigst, og bl.a. sælge i det land, der har haft de højeste priser.
- Det gøres lettere for forhandleren at sælge biler fra flere forskellige bilproducenter (multi-branding). For fremtiden vil bilproducenterne alene kunne kræve, at bilerne bliver solgt fra et særskilt område i udstillings-

² Kommissionens udkast bygger på de principper, der er fastlagt i den generelle gruppefritagelse for vertikale aftaler, Kommissionens forordning nr. 2790/99. Kommissionen har fundet, at det er nødvendigt, at den nye gruppefritagelse bliver mere restriktiv end den generelle gruppefritagelse for vertikale aftaler for motorkøretøjer for at kunne afhjælpe de konkurrenceproblemer, der er identificeret i denne sektor.

lokalet. Forslaget vil kunne indebære en mere effektiv måde at sælge biler på, bl.a. ved at give større frihed til forhandlerne.

- Det bliver nemmere for de europæiske forbrugere at købe biler på tværs af grænserne i Europa. Melleghandlere skal kunne købe biler til en forbruger alene på baggrund af en fuldmagt. Der må ikke som nu være nogle begrænsninger på, hvor mange biler en mellemhandler må købe hos en enkelt forhandler. Dette forslag sigter direkte på at afbøde de skadelige virkninger, som den kunstige opdeling af EU-markedet har for forbrugerne, samt herigennem at nedbryde denne.
- Det bliver et krav, at bilproducent/importør skal give en klar begrundelse, når han opsiger en forhandler. Det normale opsigelsesvarsel er på 2 år for begge parter. Forhandleren kan dog opsiges med 1 års varsel, hvis bilproducenten/importøren f.eks. er nødt til at omorganisere sit forhandlernetværk. Forslaget skal ses på baggrund af, at det har været vurderingen, at der har været et ulige styrkeforhold mellem producenter/importører og bilforhandlerne.

Hvad angår eftersalgsservice af motorkøretøjer har Kommissionen foreslået følgende:

- Det bliver muligt for en forhandler at vælge, om han selv vil tilbyde reparation af bilerne eller, om han vil indgå en aftale med et autoriseret værksted som underleverandør af denne ydelse. Den nye gruppefritagelse betyder, at forhandlere af nye biler, som i dag også har værksted, kan fortsætte med værkstedet, selv om de ikke længere er forhandlere. Uafhængige værksteder vil tillige kunne blive udnævnt som autoriserede værksteder, uden at skulle sælge nye biler, blot de lever op til bilproducentens kvalitetskrav. Sigtet med ændringerne er større frihed til forhandlere og værksteder og større effektivitet i distributionen.
- Kommissionen foreslår, at begrebet originale reservedele omdefineres. Under det nuværende system er det kun reservedele, som bliver leveret af bilproducenten, der betragtes som originale. Fremover vil begrebet originale reservedele også omfatte de reservedele, som en reservedelsproducent har produceret til et bestemt bilmærke og, som både sælges til bilproducenten og sælges under reservedelsproducentens eget navn. Dette skal være med til at ændre forbrugernes indtryk af, at reservedele som er leveret af bilproducenten er af en bedre kvalitet end dem der stammer direkte fra reservedelsproducenten. Endvidere må bilproducenten/importøren ikke begrænse de autoriserede værksteders mulighed for at anvende reservedele af tilsvarende kvalitet som de originale reservedele. Bilproducenter/importører kan alene forlange, at det autoriserede