

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	12. januar 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets reviderede grundnotat vedrørende EU-Kommissionens rapport om vurderingen af forordning (EF) nr. 1475/95 om anvendelse af Traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer.

Slotsholmsgade 10-12

1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

E-post em@em.dk

www.em.dk

12. januar 2001

Sag 3:1105-0202

/ck

Tidligere

Sag 2:611-24

/ck

EM0334

**EU-Kommissionens rapport om vurderingen af forordning (EF) nr. 1475/95 om anvendelse af Traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer**

**Resumé**

Kommissionen har den 15. november 2000 offentliggjort en evalueringsrapport om virkningerne af forordning 1475/95. Generelt konkluderer Kommissionen, at formålet med forordning 1475/95 kun i begrænset grad er blevet opfyldt. Rapporten indeholder ingen forslag til, hvad der bør ske, når forordningen udløber den 30. september 2002.

**1. Baggrund og indhold**

Baggrunden for rapporten er, at forordning 1475/95 udløber den 30. september 2002. Ved forordningen har Kommissionen udstedt en gruppefritagelse, der gælder for bilproducenternes salgssystemer vedrørende nye biler og bilreservedele. Gruppefritagelsen indebærer, at aftaler mellem bilproducenter/bilimportører og autoriserede bilforhandlere må indeholde en række forpligtelser, som normalt ville være forbudt i.h.t. artikel 81, stk.1, i Trakta ten.

Forordningen tillader således, at der mellem bilproducenter/bilimportører og forhandlere kan indgås aftaler om eneforhandling og selektivt salg baseret på såvel kvalitative som kvantitative kriterier. Ved aftalerne kan der bl.a. fastsættes salgsmål for den enkelte forhandlers salg af nye biler og reservedele. Endvidere kan forhandleren pålægges en række forpligtelser med hensyn til service, samt reparation og vedligeholdelse.

I forordningen er angivet en række klausuler, der ikke må indgå i aftalerne. Det drejer sig bl.a. om begrænsninger i forhandlerens frihed til selv at fastsætte priser og rabatter. Desuden må forhandleren ikke begrænses i sin frihed til at indkøbe reservedele, som kvalitetsmæssig har samme standard, som de reservedele, der leveres gennem det autoriserede salgsnet. Endvidere må autoreparationsværksteder uden for det autoriserede salgsnet ikke nægtes adgang til tekniske oplysninger, som er nødvendige for reparation og vedligeholdelse af bilerne.

Forordning 1475/95 afløste en tidligere gruppefritagelse udstedt ved forordning nr. 123/85. Ved vedtagelsen af 1475/95 i 1995 blev grundprincipperne {{SPA}} tilladelse af eneforhandling og selektivt salg {{SPA}} bevaret. Men samtidig tog ændringerne sigte på at få det indre marked for biler til at

## REVIDERET

### GRUNDNOTAT TIL

### FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

(med indarbejdelse af indkomne høringssvar)

fungere bedre og at skærpe konkurrencen i distributionsledet ved en bedre afbalancering af de involverede interesser. Dette skulle ske ved at styrke forhandlernes, producenternes, de uafhængige værksteders og forbrugernes interesser og frihed.

Den foreliggende evalueringsrapport er den rapport, som Kommissionen skal udarbejde inden den 31. december 2000, jf. artikel 11 i forordning 1475/95. I rapporten vurderes anvendelsen af forordningen samt Kommissionens to meddelelser, som supplerer eller klarlægger forordningen på en række områder. Rapporten er baseret på svar på spørgeskemaer, som Kommissionen har udsendt til et større antal virksomheder og sammenslutninger inden for salg af og service på motorkøretøjer samt Kommissionens egne erfaringer samt en række undersøgelser. To undersøgelser er offentliggjort samtidig med rapporten: "Car Price Differentials in the European Union: An Economic Analysis" og "The Natural Link between Sales and Services". Et foreløbigt udkast til Kommissionens rapport har været udsendt til medlemslandene og drøftet ved en høring i Det Rådgivende Udvalg for Konkurrence i Brussels den 25. juli 2000.

Kommissionens generelle konklusioner i rapporten er følgende:

- Formålet med de nye bestemmelser i forordningen om at give forhandlere større frihed og uafhængighed er kun i begrænset omfang blevet opfyldt. Forhandlerne er den svage part i salgs- og serviceaftalerne, og de er økonomisk fuldstændig afhængige af bilfabrikanterne, selv om fabrikanterne fuldt ud overholder forordningens bestemmelser. Denne afhængighed giver fabrikanterne gode muligheder for at opnå fuld kontrol med deres forhandlernet.
- Hvad angår de uafhængige værksteder, anfører Kommissionen, at bilfabrikanterne ikke ser ud til at have skabt de tekniske og økonomiske betingelser for adgang til alle de tekniske oplysninger, som er nødvendige for at reparere og vedligeholde biler, således som det er foreskrevet i forordningen.
- Hvad angår formålet om at styrke forbrugerrettighederne i forbindelse med køb af biler overalt i EU, anfører Kommissionen med henvisning til de procedurer, der er indledt over for bilfabrikanterne, at formålet ikke er helt opfyldt.
- Hvad angår sammenkædningen af salg af nye biler og eftersalgsservice, vurderer Kommissionen, at der ikke er en "naturlig sammenkædning", og at sammenkædningen ikke er så berettiget som tidligere. Det anføres, at en mere

smidig tilgang ser ud til at være mulig, således at forhandlerne får mulighed for at beslutte, hvilken aktivitet, de vil fokusere på.

- Hvad angår mellemhandlere, finder Kommissionen, at der kan stilles spørgsmål ved eksklusionen af uafhængige videreforhandlere fra distribution af nye biler.
- Kommissionen peger på, at forordningen begrænser udviklingen af nye distributionskanaler for biler. Specielt anfører Kommissionen, at de nuværende retlige rammer ikke passer til nye distributionsformer så som Internethandel og distribution af nye biler gennem supermarkeder sideløbende med den eksisterende distribution gennem forhandlernet.
- Hvad angår eftersalgsservice, anfører Kommissionen, at forhandlernes ydelser ikke altid er af den kvalitet, som fabrikanter og forbrugere kræver. Det anføres endvidere, at eftersalgsservice hos forhandlere i gennemsnit er dyrere end sådanne ydelser leveret af uafhængige værksteder, som er i stand til at tilbyde de fleste ydelser af generelt tilsvarende kvalitet. Kommissionen konkluderer, at for at beskytte konkurrencen på markedet for eftersalgsservice, er det af betydning at have et tilstrækkeligt antal effektive uafhængige værksteder og ekspresværksteder.

Af rapportens delkonklusioner og øvrige betragtninger er nedenfor refereret de, som skønnes af særlig interesse for danske forhold.

Kommissionen anfører vedrørende konkurrence på markedet for eftersalgsservice, at der i praksis kun er konkurrence i eftersalgsledet, når fabrikanternes garanti er udløbet, idet forbrugerne foretrækker at lade forhandlerne reparere deres biler for ikke at miste garantien. Når garantiperioden er udløbet, foreligger der konkurrence, da forbrugerne kan bruge virksomheder i og uden for det autoriserede net til serviceeftersyn. Situationen er derfor meget forskellig i denne henseende i forhold til salg af nye biler.

I rapporten anfører Kommissionen endvidere, at reparation og vedligeholdelse af biler, der forudsætter særlig teknisk viden eller udstyr, kræver "mærkespecialister". Men efter Kommissionens opfattelse behøver mærkespecialister ikke nødvendigvis at være forhandlere eller serviceværksteder, der tilhører en bilproducents salgsnet. Uafhængige værksteder, som har den nødven dige ekspertise og det nødvendige udstyr, kan ligeledes reparere og vedligeholde moderne biler. Det er i den forbindelse af afgørende betydning, at disse værksteder kan få adgang til alle de tekniske oplysninger, som er nødvendige for at reparere og vedligeholde de pågældende biler. På denne baggrund er det Kommissionens opfattelse, at den sammenkædning af salg af nye biler og eftersalgsservice, der er forudsat i gruppefritagelsen, ikke længere er så berettiget som tidligere.

Kommissionen konstaterer, at uafhængige værksteder i regelen ikke har problemer med at få adgang til originale reservedele. De kan imidlertid ikke købe dem til samme priser som de autoriserede forhandlere. De uafhængige værksteder har desuden vanskeligheder med at få tekniske oplysninger hos bilproducenterne. Det stiller de uafhængige værksteder vanskeligere i konkurrencen med de autoriserede værksteder.

Hvad angår de autoriserede forhandlerværksteder, konstaterer Kommissionen, at forhandlernes anvendelse af uoriginale reservedele af samme kvalitet som originale fortsat er meget begrænset. Gruppefritagelsen har således ikke haft den tilsigtede virkning på dette område. Som mulige årsager hertil peger Kommissionen bl.a. på, at forbrugerne generelt synes at mene, at originale reservedele er af bedre kvalitet. Men der kan også være tale om hindringer for alternative reservedelsproducenters direkte salg til forhandlerne.

Med bestemmelsen i gruppefritagelsen om to års opsigelsesvarsel for tidsubegrænsede aftaler var tilsigtet en styrkelse af forhandlerne over for leverandørerne. Det er Kommissionens konklusion, at dette ikke er sket i nævneværdigt omfang.

I rapporten konstaterer Kommissionen desuden, at alle forhandlere i en given medlemsstat stort set har samme avance. Forhandlerne har ikke mulighed for at indkøbe biler til lavere priser og give disse fordele videre til forbrugerne. Dette forhold begrænser det forhandlernes muligheder for frit at bestemme deres detailpriser og begrænser konkurrencen inden for samme mærke.

Det er Kommissionens opfattelse, at praksis med at fastsætte salgsmålene på basis af den indenlandske efterspørgsel kan have negative følger for konkurrencen. Især hvis salgsmålene kombineres med en begrænset produktallokering og bonusbestemmelser, som er fastlagt ud fra den enkelte forhandlers forventede indenlandske salg. Det kan f.eks. hæmme salget til udenlandske kunder.

I forbindelse med offentliggørelsen af rapporten har Kommissionen bebudet, at den vil arrangere en høring den 13. og 14. februar 2001.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.**

Den foreliggende rapport har ikke vurderet forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

### **3. Gældende dansk ret.**

Ved Erhvervsministeriets bekendtgørelse nr. 1007 af 16. december 1997 om gruppefritagelse for kategorier af salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer er det bestemt, at forordning 1475/95 finder tilsvarende anvendelse på aftaler, der er omfattet af konkurrencelovens § 6.

Med ikrafttrædelsen den 1. oktober 2000 af lov nr. 416 af 31. maj 2000 om ændring af konkurrenceloven har Konkurrencerådet fået hjemmel til at anvende EF-traktatens artikler 81 og 82 direkte.

### **4. Høring**

Kommissionens rapport plus de to analyser udarbejdet for Kommissionen er den 13. december 2000 udsendt i skriftlig høring til medlemmerne af EF-Specialudvalget for Konkurrenceregler, Forbrugerombudsmanden, De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandler Forening, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, Autig og Forenede Danske Motorejere.

De hørte parter har haft frist til den 3. januar 2001 for fremsættelse af bemærkninger.

Ved høringsfristens udløb er modtaget høringssvar fra følgende: Danske Andelsselskaber, Advokatrådet, Bryggeriforeningen, Autig (Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark), Dansk Industri, De Danske Bilimportører (DBI), Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD), Håndværksrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Forbrugerrådet og Forbrugerombudsmanden.

Danske Andelsselskaber, Advokatrådet, Bryggeriforeningen og Autig har ingen bemærkninger til indholdet i Kommissionens rapport.

CAD, Håndværksrådet, FDM, Forbrugerrådet og Forbrugerombudsmanden kan tilslutte sig konklusionerne i Kommissionens rapport.

DBI er uenige i konklusionerne i Kommissionens rapport.

DAF har tilkendegivet, at foreningen i det væsentlige er enige i vurderingerne i Kommissionens rapport. DAF ønsker, at der på en række områder etableres større uafhængighed og frihed for forhandlere, men DAF finder også, at der på en række punkter skal bibeholdes særlige konkurrenceretlige regler på området.

Dansk Industri finder, at Kommissionens rapport tegner et realistisk billede af forholdene inden for Autobranchen. Dansk Industri finder dog samtidig, at den nuværende gruppefritagelse på mange områder har fungeret tilfredsstillende.

De hørte parter og organisationer har navnlig haft kommentarer til følgende emner:

Hvad angår **sammenkædning af salg af nye biler og eftersalgsservice**, finder DBI, DAF og Dansk Industri, at denne skal bibeholdes også i fremtiden, mens FDM og Forbrugerombudsmanden er kritiske over for virkningerne af sammenkædningen i form af binding af forbrugeren til autoriserede mærkeværksteder i forbindelse med garantitilsagn.

Hvad angår værkstedernes muligheder for at få **adgang til nødvendige tekniske informationer fra bilfabrikkerne**, betoner CAD, DAF og Dansk Industri, at dette skal være muligt for alle værksteder til rimelige priser.

Dansk Industri og DBI betoner vedrørende priser for nye biler og reservedele i Danmark i forhold til andre lande, at disse forhold i høj grad må ses i sammenhæng med det **danske bilafgiftssystem**.

Omkring det **fremtidige konkurrenceretlige regime på bilområdet** efter udløbet af forordning 1475/95 i september 2002 finder DBI, at hovedlinierne i den nuværende forordning, der efter DBI's opfattelse har fungeret tilfredsstillende, skal fastholdes. Dansk Industri finder, at den nuværende forordning på de fleste punkter har fungeret tilfredsstillende, men Dansk Industri finder ligesom DAF og CAD, at der er behov for ændringer, som styrker forhandlere/værksteder i forhold til bilfabrikker/bilimportører. Forbrugerombudsmanden finder, at gruppefritagelsen bør ophøre i sin helhed, og Forbrugerrådet er åben over for at drøfte fordele og ulemper ved en total afskaffelse af gruppefritagelsen.

Kommissionens frist for bemærkninger til rapporten og analyserne er den 15. januar 2001.

### **5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.**

Spørgsmålet er ikke aktuelt i indeværende fase.

## **6. Samfundsøkonomiskemæssige konsekvenser.**

Spørgsmålet er ikke aktuelt i indeværende fase.