

Garanties en werkzaamheden tijdens de garantieperiode

Voertuigfabrikanten **kunnen hun garanties niet afhankelijk maken** van reparatie of onderhoud aan een voertuig binnen hun netwerk, of van het gebruik van hun eigen merkonderdelen.

Volgens de nieuwe regelgeving die sinds 1 juni 2010 van kracht is, moeten consumenten voor reguliere onderhoudsbeurten of reparaties gebruik kunnen maken van elk herstelbedrijf, zowel tijdens de wettelijke garantieperiode als een verlengde garantie. Voertuigeigenaren moeten hun voertuig kunnen laten onderhouden of repareren bij een herstelbedrijf naar keuze zonder te vrezen voor nadelen wat betreft de voertuigfabrikant als gevolg van het herstellen van productiefouten. Wanneer dit niet het geval is, wordt de voertuigfabrikant onderworpen aan een nauwkeurig onderzoek door de mededinging-sautoriteiten.

Uiteraard is elke marktdeelnemer gehouden aan wettelijke producten- onderhoudsaansprakelijkheid. Iemand die een voertuig schade toebrengt door nalatigheid of het gebruik van defecte onderdelen is daar dus zelf verantwoordelijk voor.



Terugroepacties, kosteloze onderhoudsbeurten en reparaties onder garantie

Defecten als gevolg van het autoproductieproces moeten door de voertuigfabrikant worden hersteld. Deze werkzaamheden (terugroepacties, kosteloze onderhoudsbeurten of reparaties onder garantie etc.) worden door de voertuigfabrikant betaald en moeten op zijn aangeven worden uitgevoerd. In deze gevallen worden de werkzaamheden van het herstelbedrijf niet betaald door de eigenaar van het motorvoertuig, maar door de voertuigfabrikant. Het principe "Wie betaalt, bepaalt" is hier van toepassing. De fabrikant bepaalt ook welke onderdelen gebruikt moeten worden.

Verzekeringopolissen en garantieovereenkomsten

In bepaalde situaties gelden beperkingen op het recht van de consument om naar de werkplaats van zijn keuze te gaan. Deze beperkingen kunnen voortvloeien uit leasing- of financieringsovereenkomsten. Uitzonderingen kunnen ook gelden voor contracten voor aanvullende diensten die los van het koopcontract van het voertuig zijn getekend (bijv. specifieke verzekeringen, dekking voor pechhulp).



The Right to Repair Campaign (R2RC) verenigt een brede reeks stakeholders in de aftermarket en vertegenwoordigers van automobilisten die belang hebben bij het bevorderen van op concurrentie gebaseerde regelgeving voor de automotive aftermarket.

De campagne wordt ondersteund door erkende en onafhankelijke herstellende, onafhankelijke onderdelendistributeurs, onderdelenleveranciers, producenten van diagnoseapparatuur en garage-uitrusting, brancheorganisaties, weghulpdiensten en automobilistenverenigingen. De R2RC staat open voor iedereen die zich bekommert om de toekomst van de automotive aftermarket met meerdere merken, en de terechte claim voor vrije consumentenkeuze in een concurrerende aftersales markt.

Opgezet door FIGIEFA, Aan de Right to Repair Campaign nemen deel: **AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA en FIRM.**



Right to Repair Campaign (R2RC)

Bd de la Woluwe 42 bte 5
BE – 1200 Brussels
Tel.: +32 2 761 95 10
Fax: +32 2 762 12 55
secretariat@r2rc.eu
www.r2rc.eu

FIGIEFA heeft maatregelen getroffen om de juistheid van de verklaringen in deze folder te waarborgen. Opgemerkt moet worden dat de hier gegeven toelichtingen algemeen van aard zijn. Omdat elk individueel geval afwijkende kenmerken kan hebben, zijn deze toelichtingen niet bedoeld ter vervanging van specifiek juridisch advies. Raadpleeg de oorspronkelijke versie in het Engels.

design by milk graphic design.net FIGIEFA © okt. 2010



De nieuwe
"BER voor
aftersales"

Kansen voor
de handel in
reserveonderdelen

Van “BER voor motorvoertuigen” naar “BER voor aftersales”

Vanaf 1 juni 2010 is er nieuwe mededingingswetgeving voor de automotive sector van kracht. Deze vervangt de oude Block Exemption Regulation (BER) 1400/2002. De nieuwe regeling bestaat uit een Groepsvrijstelling voor de “vervolgmarkt”¹ en een “algemene” Groepsvrijstellingsverordening². Terwijl de voorgaande Verordening 1400/2002 ook bepalingen voor de verkoop van nieuwe voertuigen omvatte, heeft de nieuwe “BER voor aftersales” uitsluitend betrekking op de markten voor onderhoud, reparatie en reserveonderdelen.

Deze nieuwe BER's gaan vergezeld van sectorspecifieke richtsnoeren. De bedoeling van dit alles is een effectieve concurrentie in de automotive aftersales te waarborgen ten voordele van de consument. Hiertoe worden ook essentiële aspecten van aftermarket bedrijven in de onderdelendistributie en de reparatiesector beschermd.

Deze essentiële aspecten zijn:

1. Toegang voor onafhankelijke bedrijven tot reparatie- en onderhoudsinformatie, apparatuur en opleiding van de voertuigfabrikant.
2. Toegang voor multi-brand herstellere van alle reserveonderdelen van voertuigfabrikanten.
3. De mogelijkheid voor leden van het erkende netwerk van voertuigfabrikanten om kwaliteitsonderdelen en gereedschappen te betrekken van onafhankelijke distributeurs.
4. De mogelijkheid voor onderdelenfabrikanten om hun producten rechtstreeks aan de aftermarket te leveren en om ook de onderdelen die zij aan de voertuigfabrikanten leveren te voorzien van hun handelsmerk (double branding).
5. De definitie van de term “originele reserveonderdelen” op basis van de kwaliteit van de onderdelen en niet de herkomst van de reserveonderdelen.
6. De definitie van de term “reserveonderdelen van gelijke kwaliteit”.

Veel bepalingen van de oude “BER voor motorvoertuigen” zijn overgeheveld naar de nieuwe “BER voor aftersales”, terwijl andere regels nader zijn uitgewerkt. Hieronder vindt u een overzicht van de bepalingen die relevant zijn voor de handel in auto-onderdelen.

1. Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigsector.

2. Verordening (EU) nr. 330/2010 van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen.

Inkoop van reserveonderdelen

En van de doelstellingen van het nieuwe wettelijke kader is het vergroten van de concurrentie op markten voor onderdelen. Dit zou gerealiseerd moeten worden door toe te staan dat onderdelenfabrikanten hun producten rechtstreeks aan de aftermarket leveren.

Concreet betekent dit dat een voertuigfabrikant (OEM) Original Equipment Suppliers (OES) alleen mogen beletten producten aan de aftermarket te leveren als de OES afhankelijk zijn van essentiële input van de OEM, met name wanneer de OES een “verlengde werkbank” zijn. Dit is in de automotive sector echter vrijwel nooit het geval omdat de meeste OES voldoende knowhow in huis hebben. Wanneer ze niet afhankelijk zijn van essentiële input van de voertuigfabrikant, zijn OES veel meer dan een “verlengde werkbank” en mogen ze doorgaans rechtstreeks aan de aftermarket leveren. Een uitzondering wordt gemaakt wanneer de voertuigfabrikant gereedschappen heeft geleverd of alle gereedschappen vooruit heeft betaald. Hoewel elk geval krachtens de nieuwe mededingingswetgeving moet worden beoordeeld, zouden OES de nieuwe mogelijkheden voor toegang tot de aftermarket moeten aangrijpen.

Daarnaast bevestigt de “BER voor aftersales” het recht (niet de verplichting) van erkende herstellere om reserveonderdelen te leveren aan onafhankelijke herstelbedrijven. Op deze wijze probeert de wetgever toegang op reparatieniveau tot de gemonopoliseerde onderdelen van voertuigfabrikanten (“captive parts”) veilig te stellen.

Wat betreft de toegang voor onderdelendistributeurs tot OEM-onderdelen moeten voertuigfabrikanten distributieovereenkomsten voor erkende onderdelen aanbieden aan onafhankelijke onderdelengroothandelaren. Dit zou ook de concurrentie in de onderdelen- en reparatiebranche bevorderen.

Er zijn geen belangrijke wijzigingen in de onderhoudscontracten die voertuigfabrikanten hebben voorgesteld: wie aan de kwaliteitseisen van de OEM voldoet, mag geen onderhoudscontract worden geweigerd. Het principe van gelijke behandeling is hier van toepassing.

Bovendien is het zo dat wanneer een hersteller aan de normen van verschillende netwerken voldoet, hij door verschillende OEM's tot erkend hersteller kan worden aangesteld of lid kan worden van de netwerken van zowel autofabrikanten als de Independent Aftermarket (IAM).

Verkoop van reserveonderdelen en technische informatie

De onafhankelijke aftermarket kan nog steeds reserveonderdelen aan erkende herstellere van de autofabrikant verkopen.

Onderdelen die aan erkende herstelbedrijven worden verkocht, moeten minstens van gelijke kwaliteit zijn als de onderdelen die door de voertuigfabrikant op de markt worden gebracht. De voertuigfabrikant mag zijn onderhoudsorganisaties verplichten uitsluitend onderdelen te gebruiken die “zijn reputatie niet schaden” (“reserveonderdelen van gelijke kwaliteit”) of die zijn vervaardigd volgens de specificaties en productienormen die door de OEM zijn verstrekt voor de montage van het betrokken motorvoertuig (“originele reserveonderdelen”). Hoewel de voertuigfabrikant kan aandringen op het gebruik van kwaliteitsonderdelen, kan de fabrikant de erkende hersteller geen verplichting opleggen tot een aanzienlijke minimale afname.

Alleen wanneer de voertuigfabrikant betaalt voor werkzaamheden die door de erkende hersteller worden verricht, kan hij aandringen op het gebruik van door hem geleverde onderdelen. Zo mag de erkende hersteller worden verplicht OEM-onderdelen te gebruiken bij terugroepacties.

Wanneer distributeurs van IAM-onderdelen de term “origineel reserveonderdeel” in hun marketingcampagnes gebruiken, moeten zij zich houden aan de reclamewetgeving. Om hun klanten niet te misleiden, mogen ze niet de indruk wekken dat een IAM-onderdeel het product is van een voertuigfabrikant.

De voertuigfabrikanten moeten onderdelendistributeurs toegang verlenen tot technische informatie, apparatuur en opleiding die nodig zijn voor reparaties of onderhoud aan motorvoertuigen. Dit omvat ook informatie die distributeurs van reserveonderdelen nodig hebben om geschikte componenten voor een specifiek voertuig duidelijk vast te stellen.

Net als in alle distributieovereenkomsten moeten de grenzen van mededingingsrecht ook in acht worden genomen bij contracten tussen een onafhankelijke onderdelengroothandelaar en de daaraan verbonden herstelbedrijven. Dit geldt bijvoorbeeld met betrekking tot niet-bindende adviesprijzen.

Omdat onafhankelijke onderdelengroothandelaren meestal niet de marktaandeeldrempel van 30 procent overschrijden, zijn distributieovereenkomsten met een minimum inkoopvolume voor reserveonderdelen wettig, mits de looptijd van het contract niet langer dan vijf jaar is. Bij een contractduur van meer vijf jaar is een overeengekomen minimum inkooppeis tot 80 procent toegestaan.

