



AUTIG

Nye
konkurrencevilkår
for det automotive
eftermarked

AUTIG er talerør for en klart afgrænset del af autobransens virksomheder med fælles interesse i markedets udvikling. Foreningen er derfor ikke begrænset af interesse modsætninger, men kan formulere klare synspunkter i aktuelle spørgsmål.

Foreningens medlemmer er leverandører af bildele og -udstyr, produkter til vedligeholdelse og reparation af biler, værkstedsudstyr samt forskellige serviceydelser til branchen.

Indsigt og indflydelse

AUTIG deltager i høringsprocessen omkring lovgivning i Danmark og har et tæt samarbejde med danske myndigheder om branchens forhold.

Foreningens netværk er omfattende og giver et godt udgangspunkt for information og påvirkning af holdninger, branchebestemte regler og andre anliggender af interesse for medlemskredsen.

Gennem deltagelse i internationalt organisationsarbejde sikrer AUTIG, at medlemmernes interesser bliver varetaget på alle planer i EU, i UNECE (WP29) og i de internationale standardorganisationer.

AUTIG har et særligt fokus på bilfabrikkernes dominerende position i konkurrencen på reparationsmarkedet og foreningen overvåger, om konkurrencereglerne bliver fulgt efter hensigten.



FORORD

Efter udløbet af den hidtidige gruppefritagelsesforordning (EF) nr. 1400/2002 har Europa-Kommissionen pr. 1. juni 2010 indført nye rammer for autobransens konkurrencevilkår med fokus på eftermarkedsspørgsmål.

De nye rammer er udmøntet i fire vigtige retsakter:

- den automotive gruppefritagelsesforordning (EU) nr. 461/2010;
- de sektorspecifikke retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og for distribution af reservedele til motorkøretøjer;
- den generelle gruppefritagelsesforordning for vertikale aftaler (EU) nr. 330/2010;
- de generelle retningslinjer om vertikale aftaler.

Reglerne vil gælde frem til 31. maj 2023. De dækker handel med autoreservedele og vedligeholdelse af biler med mere end 3 hjul (dvs. personbiler, varebiler og tunge køretøjer). De nye regler er vigtige for at forstå, hvad bilfabrikanterne skal gøre og ikke må gøre i relation til EU's konkurrencelovgivning, men de påvirker også aftaler, der indgås mellem uafhængige operatører på eftermarkedet.

Formålet med denne brochure er at give markedets aktører en oversigt over deres vilkår, når det drejer sig om konkurrence på reparation og vedligeholdelse af biler.

Brochuren er rettet til alle aktører på eftermarkedet: uafhængige værksteder og mærkeværksteder, reservedelsfabrikanter og distributører, udgivere af tekniske oplysninger, leverandører af værktøjer og værkstedsudstyr, redningstjenester samt alle andre uafhængige aktører, der bidrager til effektiv konkurrence på reparation og vedligeholdelse af køretøjer.

1/

Mekanismen bag reglerne

Siden den 1. juni 2010 har fire centrale regelsæt haft til formål at sikre en effektiv konkurrence på reparationsmarkedet. To af disse indeholder sektorspecifikke regler, mens de to andre indeholder generelle regler, der gælder for alle industrisektorer:

De sektorspecifikke regler:

- Den automotive gruppefritagelsesforordning (EU) nr. 461/2010.
- De sektorspecifikke retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og for distribution af reservedele til motorkøretøjer.

De generiske regler:

- Den generelle gruppefritagelsesforordning for vertikale aftaler (EU) nr. 330/2010.
- De generelle retningslinjer om vertikale aftaler.

Gruppefritagelserne

Gruppefritagelsesforordninger fritager en hel kategori af aftaler fra den normale anvendelse af konkurrencereglerne. Baseret på en forudsætning om, at markedsandelen for en leverandør eller en køber ikke overstiger 30 procent, giver gruppefritagelsen en "sikker havn", inden for hvilken virksomheder kan være forvisset om, at deres aftaler opfylder kravene i konkurrenceretten. Selvfølgelig er modtagerne af fritagelsen samtidig underlagt de særlige bestemmelser, der er udstukket i forordningerne.

Dette gælder især for de såkaldte "hardcore restriktioner" eller "black clauses". **Disse alvorlige begrænsninger skal respekteres uanset markedsandel, og afvigelser kan kun forsvares under helt ekstraordinære omstændigheder.**



For autobranchen er de to gruppefritagelser komplementære. Virksomheder, som vil drage fordel af den "sikre havn" bliver nødt til at overholde kravene i de generelle regler om vertikale begrænsninger samt de sektorspecifikke regler. Dette gælder aftaler indgået med bilfabrikanter samt distributionsaftaler på eftermarkedet.

De generelle regler for vertikale begrænsninger

Den generelle vertikale gruppefritagelse indeholder nøgleregler, som skal tages hensyn til af alle, der handler med varer eller tjenesteydelser. Reglerne fastsætter alvorlige begrænsninger, herunder klausuler, som bør undgås i salgsaftaler, idet de vil give anledning til problemer i relation til konkurrencelovgivningen. En bilfabrikant, der sælger reservedele til mærkeværkstederne skal overholde disse begrænsninger såvel som en reservedelsfabrikant, der sælger sine produkter til en uafhængig grossist.

Mest kendt er det, at den generelle vertikale gruppefritagelse siger, at en leverandør ikke kan pålægge sin kunde at videresælge en vare til en fast pris eller til en mindstepris. Som en generel regel (hvor kun ganske få undtagelser finder anvendelse), skal kunden selv kunne bestemme prisen ved videresalg uden pres fra leverandøren. Leverandøren kan dog give uforpligtende anbefalinger.

Tilsvarende beskriver den generelle vertikale gruppefritagelse grænserne for tildeling af kunder og territorier samt muligheden for at pålægge forhandleren at drive virksomhed på et aftalt sted. Den indeholder også regler om retten til indbyrdes salg for deltagerne i et distributionssystem.

Alle sektorer inkl. autobranchen	Artikel 101 i TEUF* (tidl. art 81 i TEF)	
	Generel gruppefritagelse (EU) nr. 330/2010 med tilhørende retningslinier	
Auto-branchen	Retningslinier for den automotive sektor	
	Sektorspecifik gruppefritagelse (EU) nr. 461/2010	

*Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde



De sektorspecifikke retningslinjer

Styrken af retningslinjerne

Som supplement til de generelle retningslinjer for vertikale begrænsninger, tjener de sektorspecifikke retningslinjer til at forklare den automotive gruppefritagelse og videreformidle Kommissionens syn på konkurrencelovene i relation til markedet for salg af nye biler, distribution af reservedele og reparation af biler. Men retningslinjerne er mere end blot forklaringer til indholdet af den automotive gruppefritagelse og langt vigtigere end den hidtil kendte forklarende brochure om anvendelsen af den forudgående gruppefritagelse (1400/2002).

I praksis er retningslinjerne et meget vigtigt nyt instrument, selv om de teknisk set kun er bindende for Kommissionen (og de nationale konkurrencemyndigheder). Ingen virksomhed kan tillade sig at ignorere dem: de tolker, forklarer og udvider for så vidt bestemmelserne i forordningerne. I tilfælde af tvister vil domstolene tage hensyn til dem. Den Europæiske Domstol har ved talrige lejligheder understreget vigtigheden af retningslinjer: de er en del af "acquis communautaire", dvs. Unionens samlede regelsæt, de former væsentlige EU-politikker og dermed udviklingen af Den Europæiske Union.

Retningslinjer gældende for det automotive eftermarked

For eftermarkedet forklarer retningslinjerne i detaljer 1) hvordan man kan forstå bestemmelserne i gruppefritagelsesforordningerne og 2) hvordan man sikrer en effektiv konkurrence i situationer, der falder uden for gruppefritagelserne, navnlig i lyset af den nævnte 30 procents tærskel, hvorover der ikke gives en fritagelse.

2/

Handel med reservedele og udstyr

Originale dele og dele af tilsvarende kvalitet

Definitioner

At sikre en effektiv konkurrence på markedet for reservedele, er det primære mål med definitionerne af "originale reservedele" og "dele af tilsvarende kvalitet", som er indeholdt i retningslinjerne.

Ifølge ordlyden vedtaget af Kommissionen, er "originale dele" fremstillet efter de specifikationer og produktionsstandarder, som bilfabrikanten anvender i sin produktion af nye biler.

Det betyder, at "**originale dele**" kan være:

- dele fremstillet "in-house" på bilfabrikkerne;
- dele fremstillet af en uafhængig producent og leveret til bilfabrikken til førstegangsmontage eller som reservedele, der leveres til medlemmerne af bilfabrikantens forhandlernet;
- dele fremstillet af en uafhængig producent og leveret til det uafhængige eftermarked, forudsat at delene er fremstillet i overensstemmelse med bilfabrikantens specifikationer.

Det sidstnævnte kan være tilfældet, når en uafhængig producent er eller har været leverandør til bilfabrikken af de pågældende dele.

Bilfabrikanterne leverer reservedele til egne forhandlere og mærkeværksteder under egne varemærker, selv om de fleste dele er fremstillet af uafhængige leverandører. Omkring 75 procent af en bil er fremstillet uden for bilfabrikkerne.

På disse "originale dele" - fremstillet uden for bilfabrikkerne - må bilfabrikanten ikke hindre producenten i også at anbringe sit eget varemærke på delene (enten udelukkende eller parallelt med bilfabrikantens varemærke som "dobbelt branding").

For at en reservedel kan blive betragtet som værende af "**tilsvarende kvalitet**", må delen være **af en tilstrækkelig god kvalitet til, at brugen - ifølge Kommissionens formulering - "ikke bringer det pågældende autoriserede nets omdømme i fare."**

Bevisbyrden for at en reservedel ikke opfylder dette krav ligger hos bilfabrikanten, som skal dokumentere berettigelsen af en sådan påstand, hvis hensigten er at afskære bilfabrikkens mærkeværksteder fra at anvende sådanne dele.

Efter den nye definition af en del af "tilsvarende kvalitet", refererer den ikke nødvendigvis til kvaliteten af den del, der oprindeligt blev monteret i bilen. Men den kan svare til kvaliteten af de reservedele bilfabrikanten leverer til eget net af værksteder, herunder også reservedele fra et eventuelt "økonomiprogram".

Krav til certificering

Medlemmerne af bilfabrikkernes netværk er normalt kontraktligt forpligtet til at bruge dele, som er mindst af "tilsvarende kvalitet". **Det er værd at bemærke, at uafhængige værksteder, som ikke er en del af bilfabrikkernes netværk, naturligvis ikke er underlagt en sådan forpligtelse.**

Hvis en bilfabrikant, som beskrevet ovenfor, ønsker at udelukke anvendelsen af en bestemt reservedel skal det først bevises, at den pågældende del ikke opfylder kravene i definitionen af "originale dele" eller "dele af tilsvarende kvalitet".

Selv om bilfabrikanten bærer bevisbyrden, kan producenten af disse dele udstede et certifikat for kvaliteten af delene (f.eks. på virksomhedens hjemmeside, på produktets emballage/katalog - eller blot som en skrivelse "on demand").

En sådan selvcertificering fra producentens side kan lette salget fra den uafhængige grossist til medlemmerne af bilfabrikkens netværk og kan reducere muligheden for juridiske udfordringer fra bilfabrikanterne.





Frihed til at levere reservedele og udstyr til eftermarkedet

Begrebet

Nøjagtigt som i den tidligere gruppefritagelse fastslår den nye, at **bilfabrikanten ikke kan hindre sine leverandører af originaldele i også at levere deres produkter som reservedele til uafhængige distributører eller direkte til uafhængige værksteder og bilfabrikens mærkeværksteder.**

For at tilfredsstille forbrugernes efterspørgsel forsyner producenterne af bildele også eftermarkedet med reservedele af højere kvalitet end originale dele og med dele, der er tilpasset bilens restlevetid. Disse dele skal - uanset kvalitetsniveauet i øvrigt - naturligvis opfylde alle tekniske krav til den lovmæssige godkendelse, herunder produktsikkerheds- og miljømæssige krav.

Den nye ordning om produktionsværktøjer

Under evalueringen af den tidligere gruppefritagelse, konstaterede Kommissionen, at flere bilfabrikanter misbrugte deres forhandlingsposition til at begrænse muligheden for deres leverandører af originale dele til at sælge de samme dele på det uafhængige reparationsmarked. **Når visse dele er utilgængelige for det uafhængige marked medfører det en alvorlig konkurrenceforvridning.**

Misforholdet opstår, når bilfabrikanten forpligter sin leverandør til at overføre industrielle ejendomsrettigheder eller ejendomsretten for produktionsværktøjer til bilfabrikanten. Når disse rettigheder tilhører bilfabrikken er leverandøren ude af stand til at producere de pågældende dele, som ellers kunne have været solgt direkte til eftermarkedet.

På dette område indeholder de nye retningslinjer vigtige præciseringer. For det første har Kommissionen fastslået, at en aftale mellem en fabrikant af biler og en underleverandør normalt er underlagt konkurrenceretten. Producenter af bilkomponenter har sædvanligvis egen ekspertise og den kapacitet, der er nødvendig for at udvikle og fremstille komponenter.

Komponentproducenterne udfører ikke blot lønarbejde

eller agerer som "udvidet produktionshal" for bilfabrikken. Tvært imod er de potentielle konkurrenter for bilfabrikken på eftermarkedet og som sådan kan bilfabrikanten kun begrænse deres adgang til eftermarkedet i undtagelsestilfælde. Hvis bilfabrikken stiller et produktionsværktøj til rådighed, eller betaler for det, kan leverandøren være afskåret fra at benytte dette værktøj til fremstilling af dele til tredjemand (eftermarkedet eller andre kunder blandt bilfabrikkerne). I disse tilfælde vil leverandøren være nødt til at betale en royalty til bilfabrikken eller købe et andet sæt af værktøjer til produktion af dele beregnet til andre kunder.

Hvis en bilfabrikant forpligter en leverandør af originale dele til at overføre ejerskabet af et værktøj, intellektuelle ejendomsrettigheder (IPR) eller know-how til bilfabrikken, eller hvis bilfabrikanten kun bærer en ubetydelig del af omkostninger til produktudviklingen, eller ikke bidrager til de nødvendige værktøjer¹ eller know-how, vil aftalen ikke blive anset for at være en ægte underleveranceaftale. Som følge heraf vil bilfabrikanten ikke kunne forbyde leverandøren at sælge reservedele direkte på eftermarkedet.

Frihed til at købe reservedele og udstyr

Uafhængige værksteder

Da de uafhængige værksteder pr. definition ikke har nogen tilknytning til bilfabrikkerne, kan de frit anvende og benytte dele eller udstyr til reparation og vedligeholdelse af biler, så længe disse dele opfylder retlige krav, navnlig dem, der er indeholdt i produktsikkerheds- og miljømæssige love.

Uafhængige værksteder kan derfor frit købe "originale dele", "dele af tilsvarende kvalitet" og alle andre kvaliteter af reservedele fra uafhængige leverandører.

Mærkeværksteder

I praksis køber bilfabrikernes mærkeværksteder reservedele fra bilfabrikanterne, med hvem de har en kontrakt. Ikke desto mindre - og for at stimulere konkurrencen på markedet for reservedele - **giver de nye lovgivningsmæssige rammer fortsat mulighed for, at mærkeværksteder kan købe "originale dele"**

¹ I retningslinjerne fremgår det klart, at hvis bilfabrikanten stiller et værktøj, IPR eller know-how til rådighed for en leverandør, vil dette arrangement ikke blive anerkendt som en ægte underleveranceaftale, hvis leverandøren allerede har et tilsvarende værktøj, IPR eller know-how til disposition, eller med rimelighed ville kunne fremskaffe en sådan, da disse under sådanne omstændigheder ikke vil være et nødvendigt bidrag.

eller "dele af tilsvarende kvalitet" fra uafhængige producenter eller distributører.

Denne frihed kan være underlagt en forpligtelse til at købe en minimumsmængde af reservedele fra bilfabrikanten. Forpligtelsen er ikke desto mindre begrænset. Som påpeget af Kommissionen vil bilfabrikken i de fleste tilfælde nyde en sådan position på markedet, at denne købsforpligtelse bør være så lav, at den ikke udgør en trussel for konkurrencen på markedet. Ifølge den tidligere gruppefritagelse (1400/2002), kunne bilfabrikanterne kræve at deres mærkeværksteder købte 30 procent af deres forbrug af reservedele fra bilfabrikanten.

Denne tærskel er ikke længere præciseret i de nye juridiske tekster. Men et generelt princip i konkurrenceretten er fortsat: Jo højere markedsandel bilfabrikanten har på markedet for reservedele til egne mærker, jo lavere købsforpligtelse vil det være tilladt at pålægge mærkeværkstederne.

Da mærkeværksteder også har interesse i at udføre reparationer eller vedligeholdelsesarbejde på køretøjer af andre mærker, er de nødt til at købe dele fra andre kilder. I disse situationer skal de betragtes som uafhængige eller multibrand reparatører og kan derfor uden begrænsning købe alle nødvendige reservedele fra uafhængige leverandører.

Adgang til bilproducenternes monopoldele

For uafhængige værksteder

Nogle bildele fremstilles fortrinsvis eller udelukkende af bilfabrikerne selv (f.eks. chassis, motorblokke eller visse karrosseridele) eller er dele, som bilfabrikanterne har en særlig industriel ejendomsret til (en design- eller patentbeskyttet del). Disse dele kan kun leveres til eftermarkedet af bilfabrikerne selv.

Adgangen til disse dele er imidlertid nødvendig for at give uafhængige reparatører reelle muligheder for at vedligeholde og reparere biler og for at være i stand til at konkurrere med bilfabrikkernes netværk af mærkeværksteder. **Derfor er den retlige ramme fortsat, at en bilfabrikant ikke kan forhindre sine forhandlere i at videresælge reservedele til en uafhængig reparatør, der har brug for disse dele til reparation eller vedligeholdelse af en bestemt kundes køretøj.**

Denne løsning er ikke ideel, idet den uafhængige reparatør ikke er garanteret en købsmulighed fra sin normale lokale grossist, men kan være tvungen til at købe en monopoldel fra sin direkte konkurrent på det lokale mærkeværksted.

For uafhængige distributører

Den ny gruppefritagelse følger samme spor som den forudgående. Der skelnes mellem salgskanaler for biler, for handel med reservedele og for reparation og vedligeholdelse. Som en konsekvens heraf har bilfabrikerne mulighed for at tilbyde medlemmerne af deres netværk tre separate kontrakter, hvorved deres kontraktlige partner kan udføre alle tre funktioner, to funktioner eller blot en af de tre funktioner:

- Distributionskontrakt for nye køretøjer (officiel forhandler)
- Distributionskontrakt for reservedele ("autoriseret" reservedelsdistributør)
- Aftale om service, vedligeholdelse og reparation ("autoriseret" reparatør).

Hvad angår distributionen af bilfabrikkernes originale reservedele vil bilfabrikanterne normalt vælge et distributionsystem med klare kvalitative udvælgelseskriterier. Hvis en uafhængig reservedelsgrossist opfylder bilfabrikantens kvalitative kriterier (med hensyn til f.eks. lagerstørrelse eller kvalifikationer hos personalet), kan grossisten være kandidat til en "distributionskontrakt for reservedele".



3/

Service, vedligeholdelse og reparation i garantiperioden

Det centrale begreb

I sin forklarende brochure til den forudgående gruppefritagelse (1400/2002) indførte Kommissionen den vigtige præcisering, at uafhængige værksteder kan udføre regelmæssig vedligeholdelse og reparation af biler i garantiperioden. På trods af denne præcisering har flere bilfabrikanter uretmæssigt fortsat med at gøre garantier til bilejerne universelt afhængige af, at alle tjenester og reparationer bliver foretaget på bilfabrikens mærkeværksteder og udelukkende med brug af reservedele leveret af bilfabrikken.

En af de vigtigste forbedringer, der er kommet i forbindelse med den nye gruppefritagelse, er Kommissionens mere omfattende præcisering af, **at bilfabrikanterne ikke kan gøre deres garantier betinget af, at reparation og udførelse af service sker på deres mærkeværksteder eller med brug af bilfabrikkernes egne reservedelsmærker.**

Ifølge de nye regelsæt, har forbrugerne ret til at bruge et værksted efter eget valg til ethvert ikke-garantiarbejde - både under den lovpligtige garantiperiode og under en eventuel udvidet garantiperiode.

Forbrugeren bliver ikke ringere stillet ved et frit valg. Enhver erhvervsdrivende har et produktansvar og værksteder kan gøres ansvarlig for skader på et køretøj, som følge af uagtsomt arbejde eller brug af defekte reservedele.

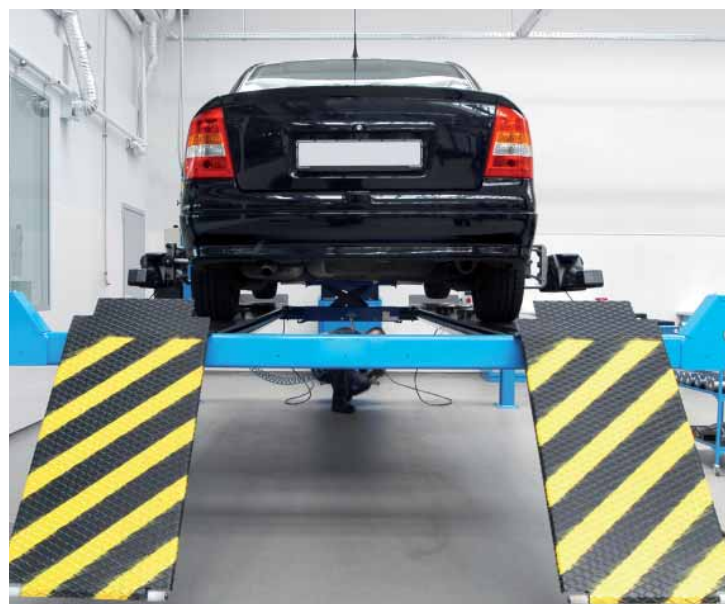
Tilbagekaldelser, gratis service og garantiarbejde

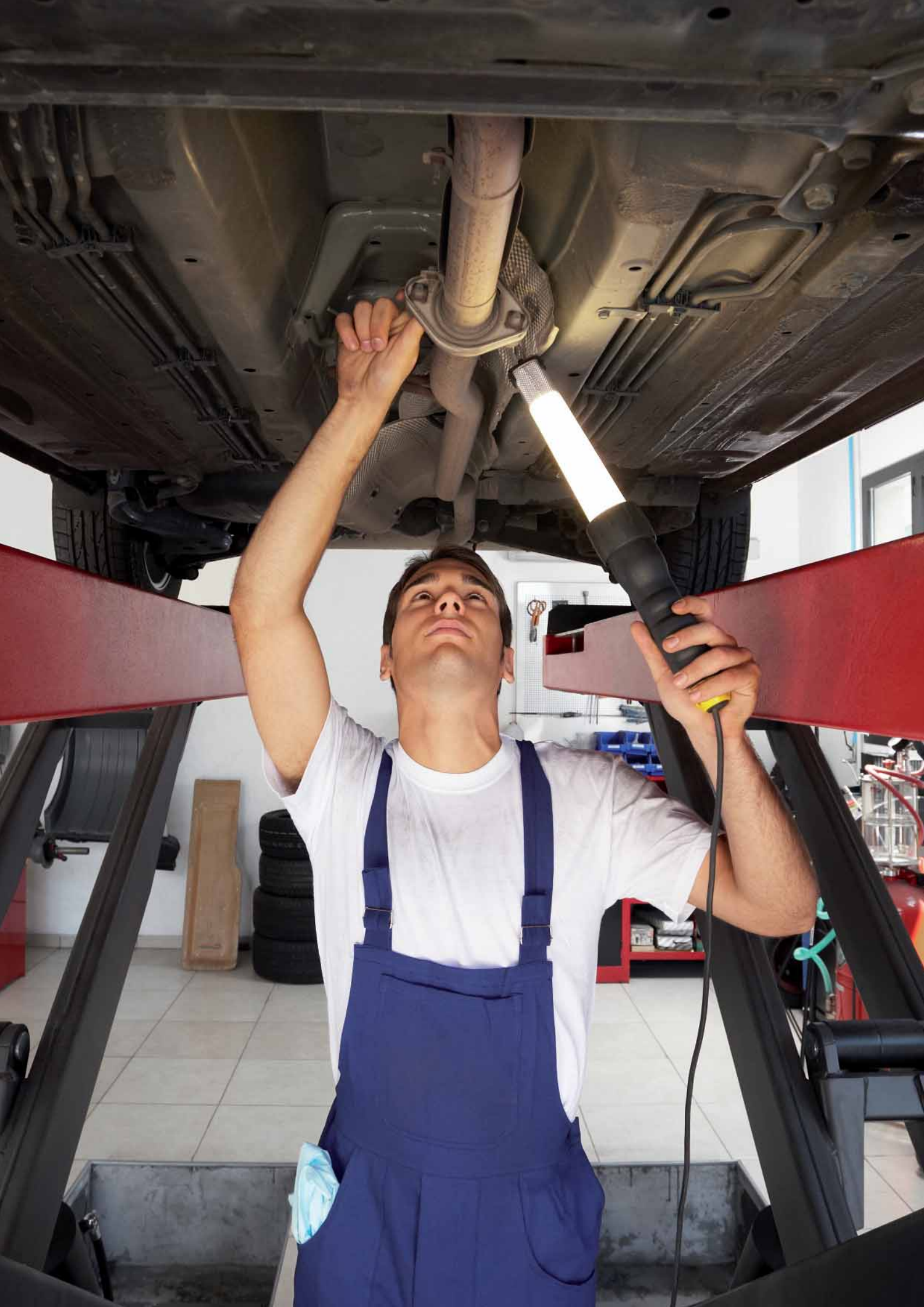
Inden for garantiperioden skal enhver mangel, der stammer fra bilens fremstillingsproces, korrigeres af bilfabrikanten. Normalt vil netværket af mærkeværksteder udføre arbejdet på vegne af fabrikanten og for dennes regning. Sådanne tilfælde, dvs. tilbagekaldelser, gratis service eller garanti-

reparationer, betales af bilfabrikanten og arbejdet udføres efter bilfabrikantens ønske. I disse situationer afgør bilfabrikanten også, hvilke dele der skal anvendes.

Forsikringspolicer og garantikontrakter

Rettighederne til frit at vælge værksted og reservedele i garantiperioden gælder under garantier, der er en integreret del af købet af køretøjet. Men garantier, som reelt er forsikringspolicer og købt separat, er ikke omfattet. Leasing eller finansieringskontrakter kan også give mulighed for begrænsninger.





4/

Adgang til tekniske informationer

Med indførelsen af de sektorspecifikke retningslinjer, har Kommissionen fremhævet betydningen af ”uafhængige operatører”. Det uafhængige eftermarked øger valgfriheden for forbrugerne og holder prisen på reparationer nede ved at lægge pres på bilfabrikkerne og mærkeværkstederne.²

For at opnå effektiv konkurrence på reparationsmarkedet, er det vigtigt, at alle operatører kan få de nødvendige tekniske informationer til at udføre reparationer og vedligeholdelse på de stadig mere avancerede biler. Med henblik herpå er hjørnesteinen i de nye regler, at tilbageholdelse af tekniske oplysninger vil blive behandlet direkte under traktatens bestemmelser om begrænsninger af konkurrencen.

Sammenlignet med den tidligere gruppefritagelse, så bliver adgang til tekniske oplysninger ikke længere betragtet som en simpel forudsætning for bilfabrikanterne, der ønsker at nyde en fritagelse fra de normale konkurrenceregler. De nye konkurrenceregler anerkender, at adgangen til tekniske oplysninger, værktøjer og uddannelse er en fundamental forudsætning for en effektiv konkurrence på eftermarkedet.

Nøgledefinitioner

Uafhængige aktører

Definitionen af ”uafhængige operatører” er baseret på den definition, som allerede findes i Euro 5 og 6 typegodkendelseslovgivning.³ Den omfatter uafhængige værksteder, reservedelsproducenter og distributører, producenter af reparationsudstyr og værktøjer, tekniske forlag, automobilklubber, redningsvirksomheder, synshaller og virksomheder, der tilbyder undervisning af reparatører. Listen er ikke udtømmende.

Omfanget af den tekniske information

På spørgsmålet om adgang til tekniske oplysninger, er der allerede flere tekniske typegodkendelsesforskrifter, der indeholder vigtige bestemmelser om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer for uafhængige operatører.⁴

Nyheden fra Kommissionen i de nye konkurrencerammer er krydsreferencer mellem typegodkendelseslovgivningen og de konkurrenceretlige regler. **For at vide om en oplysning skal stilles til rådighed for de uafhængige operatører på eftermarkedet, kan der henvises til bestemmelserne om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer i typegodkendelsesreglerne.** Alle oplysninger som gives til bilfabrikkernes netværk af mærkeværksteder skal også være til rådighed for uafhængige aktører. **Dette gælder for hele bilparken.**

Forordning (EF) nr. 715/2007 indeholder en generisk definition af tekniske informationer, som giver en god oversigt over, hvorledes ”tekniske informationer til reparation og vedligeholdelse af køretøjer” forstås. Den siger:

”alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplement til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer.”

For at skabe klarhed om dette spørgsmål, påpeger Kommissionen, at listerne over punkter, der er omhandlet i artikel 6(2) i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 også bør anvendes, som en guide til at vurdere,

² Europa-Kommissionens Memo nr. 10/217 af 27/05/2010 - Konkurrence: Kommissionen vedtager reviderede konkurrenceregler for bilindustrien: hyppigt stillede spørgsmål.

³ Forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation.

⁴ Disse er:

- Forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation.
- Forordning (EF) nr. 692/2008, der gennemfører og ændrer forordning (EF) nr. 715/2007
- Forordning (EF) nr. 595/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge køretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation
- De efterfølgende gennemførelsesforanstaltninger til forordning 595/2009 endnu ikke vedtaget.



hvad der kan betragtes som teknisk information i forbindelse med konkurrencelovgivningen. Denne liste indeholder:

- en utvetydig køretøjsidentifikation
- servicehåndbøger
- tekniske vejledninger
- komponent- og diagnoseinformationer
- kredsløbsdiagrammer
- diagnosefejlkoder
- softwarekalibreringsidentifikationsnummer
- oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietære (lukkede/låste) værktøjer og udstyr,
- dataregistreringsinformation og bidirektionelle (tovejs) overvågnings- og prøvningsdata.

I forlængelse af den tydelige henvisning til lovgivningen om typegodkendelse indeholder de nye rammer yderligere konkrete eksempler:

"software, fejlkoder og andre parametre samt opdateringer, som bruges på elektroniske kontrolenheder til at etablere eller genetablere de af leverandøren anbefalede indstillinger, identifikationsnumre for motorkøretøjer eller andre identifikationsmidler for motorkøretøjer, reservedelskataloger, problemløsningsmetoder baseret på praktiske erfaringer i relation til problemer, som typisk opstår i en bestemt model eller batch, samt tilbagekaldelsesmeddelelser og andre meddelelser om reparationer, som vil blive foretaget uden beregning inden for det autoriserede reparationsnet. Reservedelskoder og enhver anden information, der er nødvendig for at kunne identificere den korrekte reservedel af motorkøretøjsproducentens mærke, der passer til et bestemt motorkøretøj (altså den reservedel,

som motorkøretøjsproducenten normalt leverer til medlemmerne af sit reparationsnet til reparation af det pågældende motorkøretøj), er også teknisk information."

For **identifikation af reservedele** siger Kommissionens retningslinjer med andre ord, at koder, varenumre og andre nødvendige oplysninger til at identificere den korrekte reservedel skal stilles til rådighed for uafhængige operatører, hvis de stilles til rådighed for bilfabrikkens netværk af mærkeværksteder.

Begrebet "tekniske informationer" udsat for prøvning

Baggrund

Det overordnede princip i de nye konkurrenceregler er, at alle de oplysninger om reparation og vedligeholdelse af køretøjer, der stilles til rådighed for mærkeværkstederne også skal være til rådighed for de uafhængige operatører.

Selv om Kommissionens lister og eksempler i retningslinjerne kan skabe klarhed om, hvad der kan betragtes som tekniske informationer om reparation og vedligeholdelse af biler, er de ikke udtømmende. **Hvis en oplysning ikke er udtrykkeligt nævnt i retningslinjerne betyder det ikke, at en bilfabrikant kan tilbageholde denne oplysning.**

Kommissionen har påpeget, at teknologiske fremskridt i bilerne og i fremstillingen af dele indebærer, at begrebet teknisk information er flydende. **Hvis fremskridt med hensyn til køretøjernes teknologi skaber nye teknikker til reparation og vedligeholdelse af køretøjer eller kræver nye tekniske oplysninger, skal der gives adgang til disse oplysninger til uafhængige operatører.**

Testen og begrænsninger

Kommissionen har opstillet en "prøve" med henblik på at vurdere om en bestemt information skal stilles til rådighed for uafhængige operatører. **Nogle oplysninger, der videregives til bilfabrikkernes netværk kan ikke betragtes som "reelle" tekniske oplysninger for "reparation og vedligeholdelse af køretøjer" og kan derfor tilbageholdes af bilfabrikkerne.** Disse begrænsninger dækker rent kommercielle oplysninger (f.eks. timelønstakster for mærkeværksteder) eller data, som er nødvendige for fremstilling af reservedele eller værktøjer, såsom information om design, produktionsproces eller materialer, der anvendes til fremstilling af en reservedel. Men Kommissionen bemærker, at i tilfælde, hvor oplysningerne kan bruges til et "dobbelt formål" - f.eks. oplysninger, der viser sammenkoblingen af dele - skal oplysningerne stilles til rådighed, hvis det er en nødvendig oplysning for at vedligeholde og reparere en bil.

En vigtig pointe er, at tilbageholdte oplysninger ikke må have en mærkbar indvirkning på uafhængige aktørers evne til at udføre deres rolle på markedet.

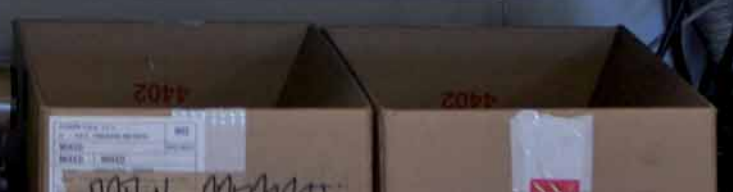
Det er også værd at bemærke, at i modsætning til den tidligere gruppefritagelse, så indeholder de nye regler **ingen henvisning til bilfabrikanternes mulighed for at tilbageholde oplysninger ved f.eks. blot at referere til hensynet til beskyttelse af køretøjets anti-tyverisystem eller til intellektuelle ejendomsrettigheder.**

Tilgængeligheden af oplysninger

Måden de tekniske informationer leveres på er også vigtig. Kommissionen har understreget, at **der skal gives adgang efter anmodning og uden unødigt forsinkelse.** Informationerne skal leveres i en brugbar form og **prisen må ikke være afskrækkende** for adgangen ved at undlade at tage hensyn til, i hvilket omfang den uafhængige operatør benytter informationerne.⁵

Når nye bilmodeller kommer på markedet, skal bilfabrikanterne sørge for at give uafhængige operatører adgang til tekniske informationer **på samme tid som til mærkeværksteder og de bør ikke forpligte uafhængige operatører til at købe mere end de nødvendige oplysninger.**

⁵ Det er vigtigt at understrege, at for køretøjer, der typegodkendes i henhold til Euro 5 eller Euro VI forordningerne, skal de oplysninger, der er indeholdt i disse respektive lovgivninger (herunder specifikke OBD-oplysninger til fremstilling af dele og værktøjer) gives til uafhængige operatører selv om disse oplysninger eventuelt ikke meddeles til bilfabrikkens egne mærkeværksteder.





**Autobranchens Handels- og
Industriforening i Danmark**

Autobranchens Hus
Kirkevej 1-3, 2630 Taastrup
Tlf. : 35 250 550
Fax: 35 250 566
E-mail: autig@autig.dk
www.autig.dk

Disclaimer

AUTIG har bearbejdet konkurrencereglernes tekster omhyggeligt og indestår for rigtigheden af de givne oplysninger. Det skal dog bemærkes, at forklaringerne i brochuren er af generel karakter. Enkeltstående kan indebære forhold, der afviger fra den vinkel, som er lagt i forklaringerne. Oplysningerne er derfor ikke beregnet til at erstatte specifik juridisk rådgivning. Brochuren indeholder illustrationer med videre, som er udarbejdet af FIGIEFA under Right-to-Repair kampagnen.