

Europa-Kommissionen
Att.: Kontor: J 70 - 01/128
Generaldirektoratet for Konkurrence
B-1049 Bruxelles

Bilbranchens bemærkninger til Kommissionens evalueringsrapport om Forordning 1400/2002

Resumé af Bilbranchens hovedbemærkninger

- Bilbranchen anerkender rapportens konklusioner om, at de oprindelige mål for gruppefritagelsen i vidt omfang er opfyldte, og at disse i stor udstrækning fremover kan tilgodeses af forordning 2790/1999 og anden EU-lovgivning.
- Bilbranchen finder, at retten til flermærkeforhandling bør medtages ved den kommende revision af forordning 2790/1999, således at flermærkeforhandling fortsat vil være mulig.
- Bilbranchen ønsker, at forbuddet mod en Location Clause bliver indarbejdet i den kommende reviderede forordning 2790/1999.
- Bilbranchen efterlyser en afklaring af, hvordan Kommissionens forslag om en Code of Conduct konkurrencemæssigt vil påvirke parterne.

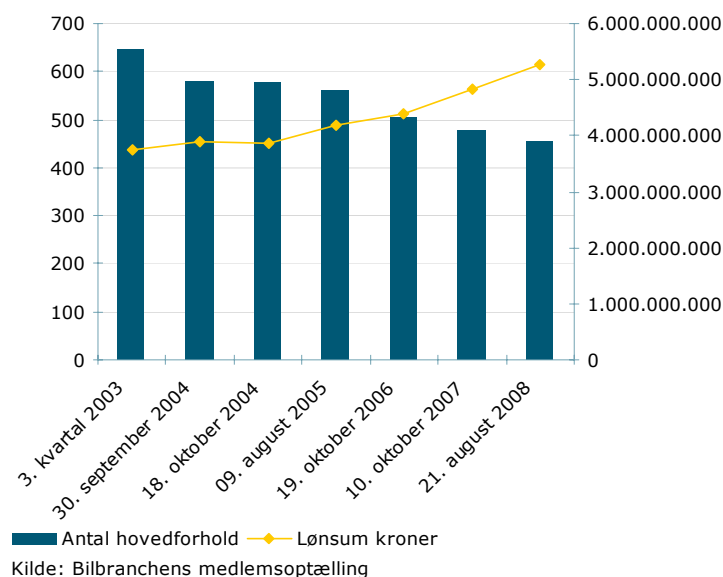
Kommentarer til rapportens gennemgang af de syv mål for gruppefritagelsen

Nedenfor gennemgås Bilbranchens kommentar til Kommissionens bemærkninger til de syv delmål:

1) Forhindre udelukkelse af nye mærker og sikre deres adgang til markedet

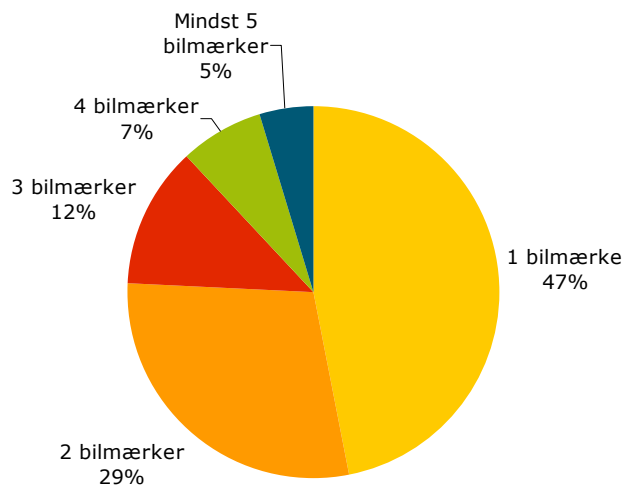
Det danske marked har ikke udviklet sig med samme hastighed som det øvrige EU, men tendenserne er de samme. Ifølge Dansk Brancheanalyse ApS var der i 2007 i Danmark 825 udsalgssteder for nye biler med 498 ejere.

**Bilbranchens medlemmer bliver færre men større
Udvikling i medlemsantal og samlet lønsum**



Flermærkeforhandling forekommer i nogen grad, men ofte med mærker, der er "i familie" eller har samme importør.

Multibrand - er det udbredt i Danmark?



Bilbranchen er enig i Kommissionens betragtning om, at muligheden for flermærkeforhandling fra samme showroom kan have ført til (for) strenge forhandlerstandarder, og især mærkernes krav til særlig uddannelse for hvert mærke kan gøre flermærkeforhandling mindre tillokkende.

Men samlet set bør muligheden for flermærkeforhandling bevares også efter 2010 og det er tvivlsomt om Kommissionens henvisning til bestemmelsen om konkurren-

ceklausuler i den eksisterende forordning 2790/1999 er tilstrækkelig, da denne tillader konkurrenceklausuler med en varighed på op til fem år.

Dette forhold bør medtages ved den kommende revision af forordning 2790/1999, således at flermærkeforhandling fortsat vil være mulig.

2) Styrke konkurrencen mellem forhandlere af samme mærke ved at fremme forskellige distributionsformer

Man skal huske på, at forbuddet mod en Location Clause kun har været i kraft siden oktober 2005 og at det taget tid at beslutte samt oprette eventuelle filialer. Med hensyn til adskillelse af salg og service må det bemærkes, at autobranschen traditionelt har haft værksted når der har været salg af nye biler. Først efter 2002 blev det muligt for en forhandler at udlicitere service på solgte biler.

Det er derfor for tidligt at konkludere, at muligheden for adskillelse af salg og service har været en fiasko, og Bilbranchen vil derfor arbejde for, at muligheden for adskillelse også består efter 2010.

3) Fremme tværnational handel med biler

I Danmark har registreringsafgiften altid lagt praktiske hindringer i vejen for grænseoverskridende handel. Grænsepladehandel (eksport) foregår i et vist (faldende) omfang, og parallelimport af nye biler finder også sted, dog besværliggjort af registreringsafgiften. Det samme gælder brugte biler med muligheden for refusion af registreringsafgift ved eksport samt betaling efter vurdering ved import. Men igen besværliggjort af registreringsafgiften.

Bortfaldet af muligheden for importørerne for at fastholde en Location Clause i forhandlerkontrakten har ikke betydet, at danske forhandlere har oprettet filialer i udlandet. Det må antages at barrierer som økonomi, sprog og kulturforskelle har gjort muligheden for at oprette udenlandske filialer uinteressant. Ej heller har vi set udenlandske opkøb af danske forhandlere.

Såfremt der ikke i en gruppefritagelse er et forbud mod en Location Clause vil en importørs ønske om et sådant kontrakt punkt naturligtvis kunne være genstand for en forhandling.

Bilbranchen vil anbefale Kommissionen at muligheden for at oprette filialer indarbejdes i forordning 2790/1999.

4) Give uafhængige værksteder mulighed for at konkurrere med autoriserede værksteder

Med de nye EURO 5 og 6 forordninger er diskussionen om adgang til teknisk information i en gruppefritagelse ikke længere nødvendig. Retten til information er et faktum.

Imidlertid kan det være et problem for hele branchen, at adgangen til information gøres uforholdsmæssig dyr med det formål at "beskytte" de autoriserede værksteder. Naturligvis bliver det vanskeligt for de uafhængige værksteder at have en omsætning på reparation af et enkelt mærke, som kan forrente investeringen, men samtidig bliver det autoriserede værksted dårligere stillet i den generelle priskonkurrence, ligesom uafhængige værksteder i kædesamarbejde arbejder på at gøre adgangen til teknisk lettere og billigere for kædeværkstederne.

Bilbranchen vil arbejde for, at der etableres overgangsordninger for teknisk information, indtil EURO 5 og 6 forordningerne er indfasede.

5) Fremme konkurrencen inden for de autoriserede netværk

I Danmark har kun meget få uafhængige værksteder udnyttet retten til at blive autoriseret værksted. Dette må antages at skyldes de store investeringskrav, der kræves for at kunne leve op til de kvalitative krav. Endvidere er en forpligtelse til at udføre garantireparationer ikke attraktiv for uafhængige værksteder.

Dog har mange opsagte forhandlere benyttet sig af retten til at fortsætte som autoriseret værksted, hvilket kan have stillet den opsagte forhandler i en bedre situation.

6) Lette reservedelsproducenters adgang til eftermarkedet

Muligheden for at købe "originale" reservedele - ud over de 30% som importøren kan kræve indkøbt hos sig - direkte fra reservedelsproducenten benyttes kun i beskeden omfang af de autoriserede værksteder. Dette skyldes flere forhold, men især bonussystemer og IT-systemer vanskeliggør indkøb uden om importøren. Der synes dog hos værkstederne at være en stigende interesse for indkøb uden om importøren, så definitionen af "originale" reservedele er også vigtig efter 2010, men findes nu i typegodkendelsesdirektivet, hvilket Bilbranchen finder tilstrækkeligt.

7) Beskytte forhandlernes uafhængighed over for bilproducenterne

Det er uklart hvordan Kommissionen forestiller sig etableringen af en Code of Conduct. Hvis bilfabrikanterne aftaler et sådant fælles kodeks, må det umiddelbart betragtes som en ulovlig samordnet praksis. Muligvis kan en sådan kodeks anmeldes til Kommissionen med anmodning om fritagelse. Det er uklart, om det vil skulle forhandles med branchen først, men man kan forestille sig en høringsperiode.

Det bør derfor afklares, hvordan kommissionen forestiller sig vedtagelsen af en sådan kodeks, og hvordan det kan forpligte importører og forhandlere. Men hvis dette afklares, forekommer en kodeks med Kommissionens deltagelse som en fornuftig løsning for selvregulering af branchen.

Bilbranchens samlede bemærkninger

Bilbranchen anerkender rapportens konklusioner om, at de oprindelige mål for gruppefritagelsen i vidt omfang er opfyldte, og at disse i stor udstrækning fremover

kan tilgodeses af forordning 2790/1999 og anden EU-lovgivning som f.eks. EURO 5 og 6 forordningen.

Det er dog Bilbranchens opfattelse, at retten til flermærkeforhandling bør medtages ved den kommende revision af forordning 2790/1999, så flermærkeforhandling fortsat vil være mulig. At bevare retten til at have flermærkeforhandling vil nemlig stille forhandlerne stærkere i forholdet til importørerne og give flere muligheder til forhandlerne, ligesom forbrugerne vil have gavn af et større mærkeudbud.

Samtidig er det Bilbranchens opfattelse, at forbuddet mod en Location Clause bør opretholdes og derfor indarbejdes i den kommende reviderede forordning 2790/1999. Dette vil give forhandlerne flere muligheder for at udvikle nye forretningskoncepter til gavn for forbrugerne.

Endelig ser Bilbranchen gerne, at Kommissionens forslag om en Code of Conduct afklares rent konkurrenceretligt, og at forslag til en sådan kodeks bliver til efter forhandlinger med repræsentanter for hele autobranchen.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen