

## **Nederlands standpunt voorstel Commissie inzake VERORDENING (EG) NR. 1400/2002 BETREFFENDE DISTRIBUTIE EN KLANTENSERVICE IN DE MOTORVOERTUIGENSECTOR**

Nederland onderschrijft in grote lijnen het Commissievoorstel voor het toekomstige kader van het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector. Nederland deelt de visie van de Commissie dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen enerzijds de verkoopovereenkomsten van nieuwe motorvoertuigen en anderzijds de overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen, de zogenaamde after sales markt. Er bestaat immers een fundamenteel onderscheid in de mate van concurrentie op de markten voor afzet van nieuwe motorvoertuigen en de after sales markt.

De Commissie heeft ervoor gekozen een overgangsperiode in het leven te roepen en de groepsvrijstelling voor de verkoopovereenkomsten van nieuwe motorvoertuigen met drie jaar te verlengen. Nederland ondersteunt deze keuze. Uit verschillende gesprekken met de sector is gebleken dat het onvoorwaardelijk afschaffen van de vrijstelling te veel nadelige gevolgen met zich brengt.

Hoewel Nederland het Commissievoorstel in grote lijnen onderschrijft, heeft Nederland op een aantal punten twijfels of de voorgestelde regelgeving voldoende bescherming en rechtszekerheid biedt. Het gaat hierbij met name om de toegang tot technische informatie, contractsbepalingen (zgn. *dealer protection clauses*) en misbruik van garanties. Daarnaast vraagt Nederland zich af of de voorgestelde regelgeving ook goed toepasbaar is op de verkoop via internet. Dit standpunt wordt hieronder nader toegelicht.

### Toegang tot technische informatie

Het weigeren van toegang tot technische informatie is in artikel 4, lid 2 van Verordening 1400/2002 als een hardcore bepaling opgenomen. Het overtreden van een hardcore bepaling heeft tot gevolg dat de vrijstelling niet op de overeenkomst van toepassing is. Wanneer een hardcore bepaling in een overeenkomst is opgenomen, leidt dat immers tot het vermoeden dat de overeenkomst onder de toepassing van artikel 101, lid 1 WvEU valt, waardoor de betreffende overeenkomst getoetst moet worden aan de voorwaarden van art. 101 lid 1 en lid 3 WvEU.

De Commissie heeft in haar conceptverordening het weigeren van toegang tot technische informatie niet als een hardcore bepaling opgenomen. In plaats daarvan wordt in §52 tot en met §58 van de conceptrichtsnoeren ingegaan op de toegang tot technische informatie aan onafhankelijk reparateurs. De Commissie benadrukt hierin terecht het belang van de toegang tot technische informatie voor de concurrentiedruk op de after sales markt.

Nederland is van oordeel dat juist omdat het onthouden van technische informatie aan onafhankelijke reparateurs concurrentieverstorende effecten kan hebben, het weigeren van toegang tot technische informatie in een hardcore bepaling dient te worden opgenomen. De Commissie verwijst in haar conceptrichtsnoeren in dit verband naar Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en 595/2009. Deze verordeningen inzake CO<sub>2</sub>-emissies voorzien in een systeem voor de verspreiding van reparatie- en onderhoudsinformatie ten aanzien van personenauto's en bedrijfsvoertuigen. Nederland is verheugd over het feit dat deze verordeningen mogelijk de toegang tot technische informatie zal verbeteren. Hiermee wordt echter de problematiek rondom de toegang tot technische informatie niet volledig opgelost. Deze verordeningen

voorzien immers in de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie ten aanzien van personenauto's die vanaf 1 september 2009 op de markt zijn/worden gebracht en voor bedrijfsvoertuigen die vanaf 31 december 2012 op de markt worden gebracht. Door deze verordeningen wordt de toegang tot technische informatie van oudere motorvoertuigen – NB het gros van het huidige Nederlandse wagenpark – niet gewaarborgd. Dit feit onderstreept de noodzaak de hardcore bepaling uit Verordening 1400/2002 met betrekking tot de toegang tot technische informatie minimaal de komende 10 jaar, de geldigheidsduur van de conceptverordening, te behouden. Hierna zal opnieuw moeten worden gezien of er vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt nog steeds een noodzaak tot een hardcore bepaling bestaat. Dit zal afhangen van de mate van beschikbaarheid van de technische informatie van de motorvoertuigen die gebouwd zijn voor september 2009.

Nederland doet hierbij dan ook een dringend beroep op de Commissie om de toegang tot technische informatie via een hardcore bepaling in de conceptgroepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen op te nemen, om zo de rechtszekerheid van onafhankelijke reparateurs te waarborgen en de consument tegen kunstmatig hoge prijzen voor onderhoud en reparatie te beschermen.

#### Dealer protection clauses

In Verordening 1400/2002 staan in artikel 3 een aantal contractsbepalingen opgenomen (hierna *dealer protection clauses*). Deze bepalingen zijn niet in de conceptverordening opgenomen. Hiertegen bestaat weerstand bij de distributeurs en reparateurs. Zo moeten distributeurs en reparateurs er vanuit kunnen gaan dat een fabrikant een overeenkomst niet zomaar kan beëindigen. Het handhaven van de *dealer protection clauses* past echter volgens de Commissie niet binnen het nieuwe mededingingsrechtelijke kader. Daarom heeft de Commissie in §7 van de conceptrichtsnoeren een verwijzing opgenomen naar de gedragscode van de verenigingen van autoproducenten (ACEA en JAMA). Hierin zeggen de automobielproducenten toe te goeder trouw te zullen handelen bij de uitvoering van hun contractuele verplichtingen jegens de erkende distributeurs en reparateurs. Deze gedragscode is unilateraal door de leveranciers opgesteld en bevat gelijklopende bepalingen als de vervallen *dealer protection clauses*. Nederland heeft er begrip voor dat deze bepalingen niet binnen het nieuwe wetgevende kader passen. Hier staat echter tegenover dat Nederland de zorgen van de distributeurs en reparateurs ook begrijpt. Juist omdat de gedragscode unilateraal is vastgesteld. Nederland pleit er daarom voor om enige rechtszekerheid voor dealers ten aanzien van de *dealer protection clauses* in de conceptrichtsnoeren in te bouwen. Daarnaast komt de boodschap in §7 van de conceptrichtsnoeren dat het naleven van de gedragscode zowel in het belang van de distributeur als dat van de leverancier kan zijn, door de huidige formulering, niet voldoende over. Ook wijst Nederland erop dat de Nederlandse vertaling van §7 van de conceptrichtsnoeren niet geheel overeenkomt met de Engelstalige versie. Nederland verzoekt de Commissie deze paragraaf te verduidelijken.

#### Misbruik van garanties

In §59 van de conceptrichtsnoeren licht de Commissie toe welke gedragingen als misbruik van garantie moeten worden aangemerkt. Hiermee wordt echter niet duidelijk welke gedragingen wel geoorloofd zijn. Een additionele paragraaf waarin verduidelijkt wordt wat wel mag, zou leveranciers en dealers een nuttige handleiding bieden bij het opstellen van garantiecontracten. Een dergelijke verduidelijking vergroot niet alleen de rechtszekerheid, maar draagt ook bij aan effectieve handhaving. Nederland vraagt de Commissie daarom in de richtsnoeren toe te lichten welke gedragingen op het gebied van garanties binnen de reikwijdte van de groepsvrijstelling vallen.

### Internet

De conceptverordening en richtsnoeren lijken geen rekening te houden met internethandel. Dit is in het bijzonder op de after sales markt relevant, maar in de toekomst kunnen mogelijk ook meer verkopen van motorvoertuigen via het internet verwacht worden. Als het zo is dat de Algemene verticale groepsvrijstellingsverordening (delen van de) de motorvoertuigen sector uitsluit zoals de *huidige* algemene groepsvrijstellingsverordening doet, is het dan raadzaam om ook in de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen een passage over verkoop via internet (voertuigen en onderdelen) op te nemen? Nederland vraagt zich namelijk af of de voorgestelde regelgeving ook goed toepasbaar is op de verkoop via internet.