



## SPØRGSMÅL OG SVAR OM ANVENDELSE AF ANTITRUSTREGLERNE I SEKTOREN FOR MOTORKØRETØJER

27. august 2012

Siden vedtagelsen af den nye gruppefritagelsesforordning for motorkøretøjsbranchen<sup>1</sup> og de supplerende retningslinjer<sup>2</sup> har Kommissionens tjenestegrene modtaget en mængde spørgsmål om anvendelsen af de nye regler for distribution og reparation af motorkøretøjer og distribution af reservedele til motorkøretøjer. Nogle af de spørgsmål, der hyppigt er blevet stillet eller på anden vis anses for at være af generel interesse, gengives nedenfor med svar og forklaringer.

Svarene på disse ofte stillede spørgsmål er en uddybning af og ikke en erstatning for de supplerende retningslinjer. Formålet er især at give virksomheder og enkeltpersoner, der opererer i denne sektor, samt jurister et indblik i den tilgang, Kommissionens Generaldirektorat for Konkurrence følger i konkrete sager angående motorkøretøjsmarkederne.<sup>3</sup> De har ikke til formål at give en udlægning af retstilstanden og foregriber ikke EU-domstolenes fortolkning af artikel 101 og 102 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Endelig foregriber de heller ikke Kommissionens anvendelse af artikel 101 og 102 i konkrete sager.

Spørgsmålene og svarene er opdelt i flere hovedemner, nemlig opfyldelse af garantiforpligtelser, service i forbindelse med leasingkontrakter, levering af reservedele, brug/køb af værktøj, adgang til teknisk information og adgang til autoriserede reparatørnet.

---

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 461/2010 af 27. maj 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen. EUT L 129 af 28.5.2010, s. 52, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:da:PDF>.

<sup>2</sup> Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer, EUT C 138 af 28.5.2010, s.16; se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:DA:PDF>.

<sup>3</sup> Det drejer sig om konkrete begrænsninger i motorkøretøjssektoren, der under visse omstændigheder kan bevirke, at en aftale mellem køretøjsproducenten og dennes autoriserede forhandlere eller reparatører (eller eventuelt leverandører af reservedele, reparations- eller diagnosticeringsværktøj, originalkomponenter eller andet udstyr) strider mod EU's konkurrenceregler. Det er generelt tilfældet, hvor (1) en sådan begrænsning i aftalerne mellem motorkøretøjsproducenten og hans forhandlere eller autoriserede reparatører og reservedelsforhandlere må antages at kunne skabe eller forstærke konkurrencebegrænsende virkninger og dermed bevirke, at aftalen falder ind under artikel 101, stk. 1, i TEUF, (2) aftalerne ikke kan antages at falde ind under gruppefritagelsen på grund af leverandørens markedsandel og (3) aftalerne ikke på et individuelt grundlag kan antages at opfylde betingelserne for fritagelse efter artikel 101, stk. 3, i TEUF. I nogle af de tilfælde, som behandles i disse spørgsmål og svar, vil en konkret adfærd desuden kunne udgøre en overtrædelse af forbuddet mod misbrug af dominerende stilling efter artikel 102 i TEUF. Endelig omhandler disse spørgsmål og svar også adfærd og aftaler, som ikke kan antages at stride mod EU's konkurrenceregler. Under alle omstændigheder skal disse regler i sidste instans anvendes på grundlag af en vurdering af de konkrete faktiske og retlige omstændigheder i den konkrete sag.

## GARANTIER

For kvalitativt baserede selektive distributionsaftaler opstiller de supplerende retningslinjer det princip, at for at være fritaget efter EU's konkurrenceregler må producentens garanti ikke være betinget af, at brugeren også lader alt reparations- og vedligeholdelsesarbejde, som ikke falder ind under garantien, udføre på et autoriseret værksted<sup>4</sup>. På samme måde gælder, at det ikke i garantibetingelserne må kræves, at der til udskiftninger, som ikke er omfattet af garantien, skal benyttes reservedele af producentens mærke. Disse to typer restriktioner, der nedenfor betegnes som henholdsvis serviceresriktioner og reservedelsrestriktioner, vil sandsynligvis bevirke, at aftalen mellem motorkøretøjsproducenten og hans autoriserede forhandlere eller reparatører strider mod EU's konkurrenceregler. Baggrunden for dette generelle princip er, at det vil kunne holde uafhængige reparatører ude af markedet eller fortrænge alternative kanaler for produktion og distribution af reservedele, hvilket i sidste ende kan få indvirkning på den pris, forbrugerne betaler for reparations- og vedligeholdelsesarbejde.

Nogle af de spørgsmål, der er blevet stillet, drejer sig om rækkevidden af dette generelle princip og om, hvorvidt det finder anvendelse i konkrete tilfælde. Der er også blevet spurgt om, hvorvidt en forbruger kan nægtes garantidækning for et køretøj købt hos en autoriseret forhandler i et andet EU-land.

De svar, der gives nedenfor, gælder med forbehold af nationale forbrugerbeskyttelseslove, der kan indeholde specifikke forpligtelser og rettigheder. De finder heller ikke anvendelse på såkaldte "kulanceordninger", hvor en motorkøretøjsleverandør<sup>5</sup> giver sine forhandlere instruks om at reparere visse fejl eller defekter gratis efter garantiens udløb.

### **1. Afhænger vurderingen af service- eller reservedelsrestriktioner af, om de er nedfældet i købekontrakten eller derimod i service- eller garantibogen?<sup>6</sup>**

Nej. I praksis figurerer service- eller reservedelsrestriktioner ikke nødvendigvis i købekontrakten, men i et andet dokument som f.eks. servicebogen eller garantibogen. Vurderingen af disse restriktioner er i princippet den samme, uanset hvor de står.

Uanset hvor restriktionen figurerer, må den antages at få forbrugerne til at tro, at garantien sættes ud af kraft, hvis de lader deres bil reparere på et uafhængigt værksted, eller hvis der benyttes reservedele af andre mærker. Og det vil igen kunne holde uafhængige værksteder og alternative reservedelsleverandører ude af markedet.

---

<sup>4</sup> Se punkt 69 i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2.

<sup>5</sup> Udtrykket "motorkøretøjsleverandør" refererer i denne kontekst normalt til producenten, men kan også undertiden omfatte andre aktører på markedet såsom importører eller hovedforhandlere (i forhold til underforhandlere).

<sup>6</sup> Spørgsmål 1, 2 og 3 er baseret på princippet om, at undertegnelse af en købekontrakt eller udlevering af garantibogen til slutbrugeren indgår i eller er omfattet af aftalen mellem producenten og forhandleren og derfor falder ind under EUF-traktatens artikel 101. Det omfatter ikke de tilfælde, hvor forhandleren tilhører producentens koncern (f.eks. som datterselskab af producenten).

**2. Ændrer det noget ved vurderingen af service- eller reservedelsrestriktioner, hvis de er nedfældet i en udvidet garanti, som er udstedt af en autoriseret forhandler ved købet af bilen eller kort tid efter?**

Nej. At service- eller reservedelsrestriktionerne ikke står i producentens garanti, men derimod i en udvidet garanti udstedt af en autoriseret forhandler på købstidspunktet (eller kort tid efter), vil generelt ikke ændre noget ved vurderingen af disse restriktioner.

Ligesom motorkøretøjsproducenter og deres importører er forhandlere og autoriserede reparatører i et selektivt distributionssystem parter i et net af aftaler. Hvis disse parter aftaler at tilbyde en garantiordning, og garantiene indeholder en service- eller reservedelsrestriktion, må det antages at kunne holde alternative reparatører og alternative reservedelsdistributionsnet ude af markedet. En sådan garantiordning vil derfor kunne bevirke, at aftalerne mellem motorkøretøjsleverandøren og hans autoriserede reparatører og reservedelsdistributører får konkurrenceskadelige virkninger, eller vil kunne forstærke sådanne virkninger.

**3. Ændrer det noget ved vurderingen af service- eller reservedelsrestriktioner, hvis de er nedfældet i en udvidet garanti, som motorkøretøjsleverandøren (eller hans autoriserede forhandlere ved købet af bilen eller kort efter) yder via en tredjemand som f.eks. et forsikringselskab?**

Nej. At leverandøren (eller medlemmerne af hans autoriserede net ved eller kort tid efter købet af bilen, se spørgsmål 2 ovenfor) yder en garanti indeholdende service- eller reservedelsrestriktioner via en tredjemand (typisk et forsikringselskab), ændrer i princippet intet ved vurderingen af disse restriktioner.

At den udvidede garanti indeholdende service- eller reservedelsrestriktionerne ydes gennem en tredjemand, ændrer intet ved analysen i de supplerende retningslinjer. Det afgørende er, om service- eller reservedelsrestriktionen er noget, som en eller flere af parterne i nettet af selektive distributionsaftalerne har kontrol over<sup>7</sup>, og om den dermed må antages at kunne holde uafhængige reparatører eller alternative reservedelsdistributionskanaler ude af markedet.

**4. Ændrer det noget ved vurderingen af service- eller reservedelsrestriktioner, hvis disse restriktioner figurerer i en "udvidet" garanti, som forbrugeren har købt af en autoriseret reparatør eller af motorkøretøjsleverandøren nogle år efter købet af bilen?**

Ja. En sådan garanti vil normalt ikke være i strid med EU's konkurrenceregler.

Når der er gået flere år efter købet af bilen, har de autoriserede forhandlere ikke den samme privilegerede adgang til forbrugeren, som de har umiddelbart efter købet. Der er normalt ikke større hindringer for, at alternative ydere af udvidede garantier som f.eks. uafhængige værksteder og forsikringselskaber kan tilbyde bilejerne deres service og produkter. Under disse omstændigheder vil der ikke være større

<sup>7</sup> Sådanne service- eller reservedelsrestriktioner giver normalt ikke forsikringselskabet nogen fordel.

sandsynlighed for, at uafhængige reparatører bliver holdt ude fra markedet, selv om de garantier, leverandøren eller hans autoriserede net udstedte, indeholdt service- eller reservedelsrestriktioner.<sup>8</sup>

## 5. Bør en forbruger kunne kræve garantidækning på en bil, som han eller hun har købt hos en autoriseret forhandler i et andet EU-land?

Ja, selv om der dog kan være visse begrænsninger i garantiens rækkevidde.

Hvis en motorkøretøjsleverandør enten ikke opfylder garantien på biler, som forbrugere har købt hos autoriserede forhandlere i andre EU-lande, eller ikke pålægger sine autoriserede reparatører en kontraktlig forpligtelse til at udføre garantiarbejde på sådanne biler, vil der være tale om en salgsrestriktion, og den pågældende selektive distributionsaftale vil sandsynligvis være i strid med EU's konkurrenceregler.<sup>9</sup>

Det samme gælder for gratis service og arbejde udført efter en tilbagekaldelse.<sup>10</sup> At forbrugeren eventuelt har købt bilen via en mellemmand, ændrer intet herved. Garantier på biler købt hos autoriserede forhandlere i andre EU-lande må heller ikke være underlagt yderligere administrative formaliteter, der kan forsinke det arbejde, der skal udføres.

Det bemærkes dog, at garantibetingelserne kan være meget forskellige fra det ene EU-land til det andet, og at motorkøretøjsleverandørerne typisk tager hensyn til omkostningerne ved at honorere et konkret sæt garantibetingelser, når de fastsætter deres vejledende salgspris på bilen. Hvis en bil eksporteres, har bilproducenten lov til at anvende vilkårene i den oprindelige garanti på bilen, han har i så fald ikke pligt til at anvende de mere favorable garantibetingelser, der eventuelt normalt gælder for biler solgt i importlandet.

Desuden bemærkes, at hvis en forbruger har betalt særskilt for en mobilitetsgaranti, kan den være begrænset til kun at omfatte et bestemt EU-land.

<sup>8</sup> Sådanne garantier vil derfor normalt ikke bevirke, at de pågældende selektive distributionsaftaler er i strid med EUF-traktatens artikel 101.

<sup>9</sup> Disse aftaler vil sandsynligvis falde ind under artikel 101 i TEUF. Og de vil sandsynligvis ikke kunne falde ind under nogen af undtagelserne i Kommissionens forordning (EU) nr. 330/2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis (EUT L 102 af 23.4.2010, s. 1), fordi der vil være tale om en salgsrestriktion som omhandlet i forordningens artikel 4, litra b) eller c). Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:DA:PDF>. Se også punkt 50 og i sær fodnote 4 i retningslinjerne for vertikale begrænsninger, EUT C 130 af 19.5.2010 og <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:DA:PDF>. Endelig vil de sandsynligvis heller ikke kunne falde ind under undtagelsesbestemmelsen i artikel 101, stk. 3 i TEUF. Se tillige Domstolens dom af 10. december 1985 i sag 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches mod SA DK Investment m. fl.*

<sup>10</sup> Hvis en motorkøretøjsproducent undlader at udføre gratis service eller arbejde efter en tilbagekaldelse, når forbrugeren har købt bilen hos en autoriseret forhandler i et andet EU-land, eller at pålægge sine autoriserede en kontraktlig forpligtelse til efter en tilbagekaldelse at udføre arbejde på en sådan bil, vil der formentlig være tale om en salgsrestriktion, og de selektive distributionsaftaler vil sandsynligvis være i strid med EU's konkurrenceregler.

**6. Ændrer det noget ved vurderingen af en reservedelsrestriktion, hvis motorkøretøjsproducenten for arbejde, der ikke er dækket af garantien, kræver, at der bruges en reservedel (f.eks. et smøremiddel) fra en bestemt leverandør (i stedet for at forlange brug af sit eget mærke eller sine egne reservedele)?**

Normalt ikke. En sådan restriktion vil sandsynligvis være i strid med EU's konkurrenceregler.

På samme måde som en reservedelsrestriktion, der gør garantien betinget af, at man bruger motorkøretøjsproducentens reservedelsmærke, vil en reservedelsrestriktion, der kræver (og ikke blot anbefaler) brug af en bestemt producents reservedele sandsynligvis føre til, at alternative reservedelsdistributører udelukkes fra markedet.

Men en bilproducent må godt nægte at honorere en garanti under henvisning til, at den situation, der førte til garantikravet, skyldes en defekt i en konkret reservedel leveret af en alternativ leverandør.

## **LEASING**

Leasingaftaler mellem virksomheder falder ikke ind under de almindelige EU-regler for vertikale aftaler.<sup>11</sup> De falder heller ikke under gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer<sup>12</sup>. Og aftaler mellem leasingfirmaer og private bilister falder ikke ind under EUF-traktatens artikel 101.

Ikke desto mindre er følgende spørgsmål ofte blevet stillet.

**7. Hvis en bil leases hos et firma, der er forbundet med motorkøretøjsleverandøren, har dette firma da lov til at kræve, at al service skal udføres på motorkøretøjsleverandørens autoriserede værksteder og/eller at der udelukkende må bruges reservedele af leverandørens mærke?**

Ja, medmindre (eller indtil) der er sikkerhed for, at leasingtageren overtager ejendomsretten til bilen ved kontraktens udløb eller ved leasingperiodens udløb.

Så længe der ikke er sikkerhed for, at ejendomsretten til bilen vil overgå til leasingtageren, vil leasingfirmaet i princippet have en interesse i at bevare bilens restværdi, og det vil formentlig kunne sætte beregne en højere værdi på bilen, hvis al service på den altid er blevet udført på autoriserede værksteder og udelukkende med brug af reservedele af bilproducentens mærke.

Hvis det derimod er sikkert, at ejendomsretten vil overgå til leasingtageren (enten fordi det står i kontrakten eller følger af gældende lovgivning, eller fordi leasingtageren har besluttet at udnytte en optionsret hertil), kan leasingfirmaet i princippet ikke påberåbe sig en særlig interesse i bilens restværdi, der kunne give det ret til at pålægge leasingtageren begrænsninger med hensyn til brug af uafhængige værksteder eller alternative reservedele. I den henseende er leasingfirmaets situation den samme, som den typisk ville være ved en regulær købsaftale.

<sup>11</sup> Retningslinjerne for vertikale begrænsninger, punkt 26, se fodnote 9.

<sup>12</sup> Jf. motorkøretøjsforordningens artikel 2.

## **RESERVEDELE**

I motorkøretøjsforordningen nævnes der tre sektorspecifikke hardcore-begrænsninger angående levering af reservedele.<sup>13</sup> Der er imidlertid visse spørgsmål, der ofte er blevet stillet i relation til levering af reservedele til både uafhængige og autoriserede reparatører.

### **8. Må en motorkøretøjsleverandør gøre bonusser eller rabatter på sine monopolreservedele<sup>14</sup> betinget af, at værkstedet også køber hans konkurrenceudsatte reservedele?**

Motorkøretøjsforordningen og de supplerende retningslinjer indeholder ingen bestemmelser herom. Men under visse omstændigheder kan sådanne betingede rabatter udgøre et misbrug af dominerende stilling og dermed være i strid med EU's konkurrenceregler.

I de fleste tilfælde er bonus- og rabatorninger et legitimt og ofte konkurrencefremmende middel til at give et værksted incitament til at sælge flere reservedele af det pågældende mærke. Men man skal være særlig forsigtig, når det drejer sig om de reservedele, hvor motorkøretøjsleverandøren har en dominerende stilling. Hvis bonusser eller rabatter for disse reservedele gøres betingede af, at værkstedet også køber konkurrenceudsatte reservedele af motorkøretøjsleverandørens mærke, kan der være tale om, at leverandøren misbruger sin dominerende stilling på det ene marked til at opnå fordele på det andet.<sup>15</sup>

### **9. Må en motorkøretøjsleverandør pålægge sine autoriserede reparatører en forpligtelse til at opbevare alternative reservedelmærker adskilt fra reservedele af leverandørens eget mærke?**

Normalt ja, så længe det ikke gør det urimeligt vanskeligt for reparatørerne at bruge reservedele af andre mærker.

En motorkøretøjsleverandør kan have en legitim interesse i at sikre, at de autoriserede reparatører opbevarer reservedele på en velordnet måde, for hvis de korrekte reservedele er lette at få fat på, kan det have indvirkning på forbrugernes syn på mærket. Leverandørerne kan også have en legitim interesse i at sikre, at der ikke ved

---

<sup>13</sup> Se forordningens artikel 5.

<sup>14</sup> Ved monopolreservedele ("*captive parts* ") forstås her de ikke-konkurrenceudsatte reservedele, der kun kan

købes hos motorkøretøjsproducenten eller medlemmerne af dennes autoriserede distributionsnet. Se punkt 22 i

de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2

<sup>15</sup> Det vil være i strid med artikel 102 i TEUF. En generel vejledning om anvendelsen af traktatens artikel 102 findes i Kommissionens meddelelse - Vejledning om Kommissionens prioritering af håndhævelsen i forbindelse med anvendelsen af EF-traktatens artikel 82 på virksomheders misbrug af dominerende stilling gennem ekskluderende adfærd (EUT C 45 af 24.2.2009, s. 7), se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:DA:PDF>, især afsnittet om kombinationssalg.

en fejl bruges alternative reservedele eller mærker til garantireparationer eller service, som de dækker omkostningerne ved.

Krav af denne type bør dog ikke gøre det urimeligt besværligt at foretage lagerkontrol, gøre det nødvendigt at øge lagerkapaciteten betydeligt eller vanskeliggøre adgangen i en sådan grad, at det kan afholde reparatørerne fra at bruge reservedele af andre mærker.<sup>16</sup> Som eksempel på problematiske restriktioner kan nævnes den situation, hvor en billeverandør pålægger sine reparatører en forpligtelse til at have et separat lagerrum til reservedele af andre mærker eller undlade at have dem liggende fremme i værkstedet.

#### **10. Må en autoriseret reparatør nægte at sælge monopolreservedele til uafhængige værksteder?**

Normalt ja. Det vil normalt ikke være i strid med EU's konkurrenceregler, hvis en autoriseret reparatør på egen hånd nægter at sælge reservedele til uafhængige reparatører.

I de fleste tilfælde har de autoriserede reparatører en interesse i at sælge reservedele til uafhængige reparatører, fordi det giver dem en fortjeneste.

Hvis en autoriseret reparatør af den ene eller den anden grund af sig selv nægter at sælge monopolreservedele til uafhængige reparatører, vil det formentlig ikke være i strid med EU's konkurrenceregler.<sup>17</sup> De uafhængige reparatører er i stand til at skaffe sig disse reservedele hos andre autoriserede reparatører.

Men hvis medlemmerne af et selektivt distributionssystem indbyrdes aftaler, at de ikke vil sælge monopolreservedele til uafhængige reparatører, vil deres aftale sandsynligvis være konkurrencebegrænsende.<sup>18</sup>

#### **11. Under hvilke omstændigheder vil en motorkøretøjsleverandør have pligt til at levere reservedele direkte til uafhængige reparatører?**

Hvis uafhængige reparatører generelt har svært ved at skaffe monopolreservedele fra de autoriserede distributører af disse reservedele, kan det være i strid med EU's konkurrenceregler, hvis motorkøretøjsleverandøren nægter at levere dem direkte til uafhængige reparatører.

De autoriserede reparatører får af motorkøretøjsleverandørerne leveret alle de reservedele, de har brug for til reparation og vedligeholdelse af biler af leverandørens mærke, og for visse reservedeles vedkommende er motorkøretøjsleverandørerne de

<sup>16</sup> Krav, der har en sådan virkning, vil kunne blive betragtet som indirekte konkurrenceforbud, hvis virkninger vil skulle vurderes efter retningslinjerne for vertikale begrænsninger. Se fodnote 9 ovenfor.

<sup>17</sup> Artikel 101 i TEUF kommer ikke ind i billedet, da beslutningen om ikke at sælge disse reservedele ikke beror på en aftale. Artikel 102 i TEUF vil normalt ikke finde anvendelse, da det er usandsynligt, at den pågældende autoriserede reparatør skulle have en dominerende stilling.

<sup>18</sup> En sådan aftale må faktisk antages at falde ind under artikel 101 i TEUF. Det bemærkes desuden, at hvis en leverandør afskærer et medlem af sit autoriserede net fra at sælge reservedele til uafhængige reparatører, er der tale om en alvorlig begrænsning ("hardcore") (se artikel 5, litra a), i forordning nr. 461/2010, jf. fodnote 1), som derfor vil falde ind under artikel 101 TEUF.

eneste mulige leverandører. Hvis uafhængige reparatører ikke er i stand til at skaffe disse reservedele fra autoriserede distributører, og motorkøretøjsleverandøren nægter at levere direkte til uafhængige reparatører, kan det forstærke de negative virkninger, leverandørens aftaler med autoriserede reparatører og/eller reservedelsdistributører eventuelt afføder.<sup>19</sup> Specielt vil manglende adgang til monopolreservedele svække uafhængige reparatørers position på markedet og i sidste instans være til skade for forbrugerne.

**12. Må en motorkøretøjsleverandør forbyde en af sine autoriserede reservedelsdistributører at sælge reservedele til uafhængige reparatører, der køber dem via uafhængige reservedelsforhandlere?**

Normalt ikke. Hvis en autoriseret reservedelsdistributør på eget initiativ nægter at sælge til uafhængige reparatører, der køber dem via uafhængige reservedelsforhandlere, vil det ikke være i strid med EU's konkurrenceregler. Men hvis motorkøretøjsleverandøren forbyder sine distributører at sælge via agenter, vil hans distributionsaftale sandsynligvis stride mod EU's konkurrenceregler.

De fleste motorkøretøjsleverandører bruger selektive distributionssystemer til at sælge reservedele. Uafhængige reparatører skal i relation til motorkøretøjesforordningen<sup>20</sup> betragtes som slutbrugere af reservedele. Hvis en motorkøretøjsleverandør afskærer sine selektive distributører fra at sælge til uafhængige reparatører, når disse køber dem via agenter som mellemmand, vil der være tale om en konkurrenceskadelig begrænsning af passivt salg.

Agenter skal i princippet behandles som værende knyttet til aftaleparten. Men for at blive betragtet som agent, skal den pågældende have instruks om at købe en bestemt ordre og må ikke handle med reservedele, han har købt fra medlemmer af det selektive distributionssystem. En motorkøretøjsleverandør har lov til at påbyde medlemmerne af et sådant system ikke at sælge til virksomheder, der har til hensigt at videresælge de pågældende reservedele.

<sup>19</sup> Det vil bevirke, at aftalerne kommer til at falde ind under artikel 101 i TEUF. Hvis de pågældende reservedele ikke kan fås hos autoriserede reservedelsforhandlere, vil en nægtelse af at levere dem under visse omstændigheder også være ensbetydende med en overtrædelse af artikel 102 i TEUF.

<sup>20</sup> Forordningens artikel 5, litra a). Se fodnote 1.



## **ELEKTRONISK VÆRKTØJ**

Der findes to kategorier af elektronisk diagnosticerings- og reparationsværktøj på markedet –den ene kategori er mærkespecifikt værktøj produceret af en tredjepart, men markedsført af motorkøretøjsleverandøren, og den anden er værktøj beregnet til reparation af flere forskellige bilmærker. Der er blevet stillet spørgsmål angående begge kategorier.

### **13. Må aftalen mellem motorkøretøjsleverandøren og hans autoriserede reparatører indeholde en bestemmelse om, at reparatøren skal bruge bestemte elektroniske diagnosticerings- eller reparationsværktøjer eller –udstyr til reparation, service og vedligeholdelse, også selv om han kan skaffe sig ækvivalent værktøj eller udstyr fra andre kilder?**

Normalt ja. En sådan restriktion vil sandsynligvis ikke være i strid med EU's konkurrenceregler.<sup>21</sup>

Det kan give skalabesparelser, hvis en motorkøretøjsleverandør aftaler med en værktøjsproducent, at alle reparatørerne i hans autoriserede reparationsnet skal bruge det samme værktøj. Der er også sandsynlighed for, at det vil være lettere at få løst tekniske problemer på en ensartet måde, hvis alle bruger det samme værktøj. Desuden kan det lette uddannelsen af mekanikerne. I de fleste tilfælde vil en bestemmelse om, at en autoriseret reparatør skal have adgang til et bestemt værktøj, derfor være et acceptabelt kvalitativt kriterium.<sup>22</sup>

### **14. Gælder retningslinjerne for adgang til teknisk information i de supplerende retningslinjer også for værktøjsproducenter, der ønsker at få adgang til sådan information for at kunne producere reparationsværktøj, der kan bruges til flere bilmærker?**

Nej. I spørgsmålet om, hvorvidt tilbageholdelse af teknisk information kan antages at være i strid med EU's konkurrenceregler, sondres der i de supplerende retningslinjer mellem teknisk information, der i sidste ende vil blive brugt til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, og teknisk information, der vil blive brugt til andre formål, såsom fremstilling af værktøj.<sup>23</sup>

Med hensyn til uafhængige reparatørers adgang til teknisk information og værktøj tager de supplerende retningslinjer sigte på at forhindre motorkøretøjsproducenterne i at udøve forskelsbehandling mellem deres autoriserede reparatører og uafhængige reparatører med hensyn til adgangen til de nødvendige inputs, som er helt under bilproducentens kontrol, og som ikke kan fås fra andre kilder.<sup>24</sup> Formålet er altså at sikre, at uafhængige reparatører kan få adgang til mærkespecifikt værktøj på samme vilkår som reparatørerne i det autoriserede net.

<sup>21</sup> De supplerende retningslinjer (se fodnote 2) kommer nærmere ind på forholdet mellem værktøjsproducenter og motorkøretøjsleverandører, se specielt punkt 23 og 24.

<sup>22</sup> En sådan restriktion vil derfor ikke bevirk, at en aftale mellem producent og reparatør falder ind under artikel 101, stk. 1, i TEUF.

<sup>23</sup> Se punkt 65, især punkt 65, litra d), i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2.

<sup>24</sup> I så fald vil aftalen med de autoriserede reparatører falde ind under artikel 101 i TEUF.

Aftaler mellem motorkøretøjsproducenter og værktøjsproducenter er omfattet af de EU's almindelige konkurrenceregler og skal vurderes på grundlag heraf.<sup>25</sup>

## **ADGANG TIL TEKNISK INFORMATION**

Selv om dette emne behandles ret udførligt i de supplerende retningslinjer,<sup>26</sup> har både Kommissionen og de nationale konkurrencemyndigheder fået mange spørgsmål angående sikkerhed, priser og konkret brug af servicebog.

### **15. Må en motorkøretøjsproducent nægte at give uafhængige aktører adgang til teknisk information af sikkerhedsgrunde?**

Hvis motorkøretøjsproducenten må antages at være den eneste kilde til hele mængden af teknisk information om biler af hans mærke (og hans aftale om tilrådighedsstillelse af sådan information derfor ikke falder ind under legalitetsformodningen i motorkøretøjsforordningen), vil svaret normalt være nej. I en sådan situation, hvor der er tale om (noget nær) et monopol, vil direkte nægtelse af at udlevere teknisk information af sikkerhedsgrunde normalt ikke være forenelig med EU's konkurrenceregler.

Motorkøretøjsproducenterne skal i princippet give uafhængige aktører adgang til teknisk information, som de er den eneste kilde til. Kun i ekstraordinære tilfælde vil sikkerhedsgrunde kunne retfærdiggøre nægtelse af at give denne information.<sup>27</sup> I de konkrete tilfælde skal der bl. a. tages hensyn til følgende faktorer.

#### *Omfanget af den pågældende information*

Uafhængige værksteder har generelt et indgående kendskab til de dele af en bil, der har betydning for sikkerheden, bl.a. dæk, rat, bremses og støddæmpere, og er vant til at arbejde med disse dele, uden at det har haft påviseligt negative virkninger for sikkerheden. Det er derfor usandsynligt, at restriktioner i adgangen til information om sådanne dele under henvisning til, at de har betydning for sikkerheden, vil kunne anses for at være berettigede.<sup>28</sup>

#### *Mindre restriktive måder at tilgodese sikkerhedshensynet på*

<sup>25</sup> Motorkøretøjsproducenten og værktøjsproducenten vil derfor skulle vurdere deres aftale på grundlag af artikel 101 og 102 i TEUF og specielt Kommissionens forordning (EU) nr. 330/2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis samt retningslinjerne for vertikale begrænsninger, se fodnote 9.

<sup>26</sup> Se især punkt 62 ff. i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2.

<sup>27</sup> Som det fremgår af de supplerende retningslinjer kan nægtelse af at udlevere teknisk information generelt bevirke, at aftalerne mellem motorkøretøjsproducenterne og deres autoriserede reparatører falder ind under artikel 101 i TEUF. Se især punkt 63 i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2. Men under visse omstændigheder kan det dog være, at disse aftaler kan falde ind under undtagelsesbestemmelsen i artikel 101, stk. 3, i TEUF, selv om visse informationer tilbageholdes. Det er imidlertid usandsynligt i en situation, hvor der foreligger et monopol eller en monopollignende stilling.

<sup>28</sup> Det vil derfor normalt ikke kunne falde ind under undtagelsesbestemmelsen i artikel 101, stk. 3, i TEUF.

*Fysisk sikkerhed:* Hvis der er behov for at begrænse adgangen til en sikkerhedsrelateret del, som uafhængige reparatører må antages ikke at fortrolige med, som f.eks. et højspændingssystem, der er specifikt for en bestemt bilmodel, eller en teknik til udskiftning af karrosseridele af kulstoffibre, bør motorkøretøjsproducenten anvende det mindst restriktive middel til at opnå det ønskede resultat. Han kan f.eks. forlange, at uafhængige reparatører deltager i kurser om dette særlige system eller denne særlige teknik. Hvis en motorkøretøjsproducent eller en virksomhed, der handler på dennes vegne, tilbyder sådanne kurser, bør det ikke forlanges af uafhængige reparatører, at de følger flere kurser end nødvendigt for at kunne arbejde på det system eller med den teknik, der er tale om.

*Sikkerhedsrelateret information:* I forbindelse hermed vil kontrol af straffeattesten ofte være et godt og mindre restriktivt middel til at opnå den ønskede beskyttelse.

**16. Må en motorkøretøjsproducent yde rabatter eller refusioner for teknisk information til gengæld for, at en autoriseret reparatør køber en bestemt mængde reservedele eller værktøj af bilproducentens mærke?**

Dette spørgsmål behandles ikke i motorkøretøjsforordningen eller de supplerende retningslinjer. Under visse omstændigheder kan der være tale om et misbrug af dominerende stilling i strid med EU's konkurrenceregler.

Motorøretøjsproducenten vil formentlig være den eneste kilde til al teknisk information om biler af hans mærke. Hvis han yder rabatter eller refusioner for teknisk information på betingelse af, at reparatøren køber en bestemt mængde reservedele eller værktøj af hans mærke, kan det være ensbetydende med, at han udnytter sin dominerende stilling på et marked til at opnå en urimelig fordel på et andet marked.<sup>29</sup>

**17. Må en uafhængig reparatør afskæres fra at få indsigt i eller opdatere en elektronisk servicebog eller et udprint heraf?**

Nej, ikke hvis motorkøretøjsproducenten og/eller dennes autoriserede reparatører kan antages at være de eneste kilder til en komplet serviceoversigt for biler af motorkøretøjsproducentens mærke. Enhver nægtelse af at give adgang til serviceoversigten må antages at bevirke, at aftalerne mellem producenten og de autoriserede reparatører er i strid med EU's konkurrenceregler.

I relation til de supplerende retningslinjer skal eksisterende servicebøger, uanset i hvilken form de foreligger, betragtes som teknisk information. Det er normalt nødvendigt for en reparatør at have adgang til sådanne serviceoversigter for at se, hvilket arbejde der skal udføres for at følge serviceplanen.

En ufuldstændig servicebog vil normalt mindske bilens restværdi og gøre det vanskeligt at bevise, at garantibetingelserne er overholdt. Hvis uafhængige reparatører ikke kan udfylde disse servicebøger, må det antages at kunne afholde

<sup>29</sup> Generelle retningslinjer for anvendelsen af artikel 102 i TEUF findes i Kommissionens meddelelse - Vejledning om Kommissionens prioritering af håndhævelsen i forbindelse med anvendelsen af EF-traktatens artikel 82 på virksomheders misbrug af dominerende stilling gennem ekskluderende adfærd, jf. fodnote 15.

forbrugerne fra at gøre brug af uafhængige reparatører og dermed afskære dem fra en betydelig del af markedet.

## **ADGANG TIL AUTORISEREDE NET**

Uden for gruppefritagelsens rammer<sup>30</sup> indeholder de supplerende retningslinjer det princip, at autoriserede reparatørnet generelt bør være åbne for alle virksomheder, der opfylder de relevante kvalitative kriterier.<sup>31</sup> Der er ikke desto mindre blevet stillet spørgsmål om, hvorvidt visse adgangsbetingelser skal betragtes som værende af ikke kvalitativ karakter (og dermed vil skulle betragtes som kvantitative kriterier).<sup>32</sup>

### **18. Må en motorkøretøjsleverandør nægte adgang til sit autoriserede net under henvisning til, at den pågældende reparatør allerede er autoriseret til at reparere biler af en konkurrerende billeverandørs mærke?**

Hvor der er tale om aftaler, der falder uden for gruppefritagelsen i motorkøretøjsforordningen, er svaret normalt nej. Det vil sandsynligvis bevirke, at aftalerne er i strid med EU's konkurrenceregler.

I langt de fleste tilfælde udvælger motorkøretøjsleverandørerne deres autoriserede reparatører på grundlag af kvalitative kriterier.<sup>33</sup> Spørgsmålet er derfor, om et krav om, at reparatøren ikke må være autoriseret til at reparere biler af en anden leverandørs mærke, er et gyldigt kvalitativt krav. Det må afgøres ud fra, om kravet er objektivt og nødvendigt på grund af arbejdets karakter eller ej. Der er normalt ikke noget ved karakteren af reparationsarbejde for ét mærke, der bevirker, at det udelukkende skal kunne udføres af reparatører, der ikke er autoriseret til at reparere biler af andre mærker. Et sådant krav må derfor normalt betragtes som et ikke kvalitativt kriterium, som kan begrænse konkurrencen på det relevante marked, nemlig markedet for reparation og vedligeholdelse af biler af det pågældende mærke.

<sup>30</sup> I de fleste tilfælde må motorkøretøjsproducenternes autoriserede reparatørnet antages at ville overskride markedsandelstærsklen på de 30 % på de relevante markeder.

<sup>31</sup> Se især punkt 70 og 71 i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2.

<sup>32</sup> Selektive distributionsaftaler er omfattet af gruppefritagelsen, så længe parterne har en markedsandel på under 30 %, og hvis de opfylder de i forordningen fastsatte betingelser - se punkt 46 i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2. Distributionsaftaler baseret på rent kvalitative kriterier falder desuden ikke ind under artikel 101, uanset parternes markedsandel. Se punkt 43 i de supplerende retningslinjer, jf. fodnote 2.

<sup>33</sup> Som nævnt i fodnote 32, falder kvalitativt baserede selektive distributionsaftaler i princippet ikke ind under artikel 101 i TEUF.