



## FRÅGOR OCH SVAR OM TILLÄMPNINGEN AV EU:S ANTITRUSTREGLER INOM MOTORFORDONSSEKTORN

27 augusti 2012

Alltsedan antagandet av den nya gruppundantagsförordningen för motorfordon<sup>1</sup> och tilläggsriktlinjerna<sup>2</sup> har kommissionen mottagit en rad frågor som rör tillämpningen av de nya ramarna för distribution och reparation av motorfordon och om distribution av reservdelar för motorfordon. De frågor som ofta ställts eller som vi tror att många kan vara intresserade av återges nedan tillsammans med svar och förklaringar.

Dessa frågor och svar är avsedda som ett komplement till tilläggsriktlinjerna, men ersätter dem inte. De syftar främst till att hjälpa företag och individer som är verksamma inom sektorn och rättstillämpare att förstå hur kommissionens generaldirektorat för konkurrens ser på vissa särskilda frågor avseende motorfordonsmarknaderna<sup>3</sup>. Dessa frågor och svar inte är avsedda att förklara rättsläget och påverkar inte europeiska domstolars tolkning av artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*). De påverkar inte heller kommissionens tillämpning av artiklarna 101 och 102 på de särskilda omständigheterna i ett enskilt fall.

Dessa frågor och svar är uppdelade i flera allmänna ämnesområden, såsom skyldighet att uppfylla garantier, service i samband med leasingkontrakt, tillhandahållande av reservdelar, användning/inköp av verktyg, tillgång till teknisk information och tillträde till nätverk för auktoriserade reparatörer.

---

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 461/2010 av den 27 maj 2010 om tillämpningen av artikel 101.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn, EUT L 129, 28.5.2010, s. 52. Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:SV:PDF>

<sup>2</sup> Tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon, EUT C 138, 28.5.2010, s. 16. Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:SV:PDF>

<sup>3</sup> Dessa frågor och svar berör vissa begränsningar i motorfordonssektorn som under vissa omständigheter kan orsaka att ett avtal mellan fordonstillverkaren och dess auktoriserade återförsäljare eller reparatörer (eller eventuellt med en leverantör av reservdelar, reparationsverktyg eller felsökningsutrustning, komponenter för monteringen av motorfordon, eller annan utrustning) strider mot EU:s konkurrensregler. Detta beror i allmänhet på att 1) begränsningen i fråga troligen skulle kunna orsaka eller stärka konkurrensbegränsande verkningar av avtalen mellan fordonsleverantören och dennes återförsäljare eller auktoriserade reparatörer och reservdelsdistributörer och medföra att de omfattas av artikel 101.1 i EUF-fördraget, 2) avtalen i fråga troligen inte omfattas av gruppundantaget, på grund av leverantörens marknadsandel, och 3) det är osannolikt att dessa avtal på individuell basis omfattas av undantaget i artikel 101.3 i EUF-fördraget. I vissa andra fall kan ett visst agerande som avses i dessa frågor och svar utgöra en överträdelse av förbudet mot att ett företag missbrukar sin dominerande ställning, enligt artikel 102 i EUF-fördraget. Frågorna och svaren hänvisar också till agerande eller avtal som sannolikt inte strider mot EU:s konkurrensregler. I alla händelser måste tillämpningen av dessa bestämmelser bedömas i varje enskilt fall, med beaktande av de faktiska och rättsliga omständigheterna.

## GARANTIER

I tilläggsriktlinjerna anges den allmänna principen att om kvalitativa selektiva distributionsavtal ska kunna omfattas av ett undantag från EU:s konkurrensregler får tillverkarens garanti inte villkoras med att slutanvändaren måste utföra sådana reparations- och underhållsarbeten som inte täcks av garantin i tillverkarens nätverk av auktoriserade reparatörer<sup>4</sup>. Garantivillkoren får heller inte föreskriva att tillverkarens varumärke måste användas för reservdelsersättningar som inte omfattas av garantivillkoren. Dessa två typer av begränsningar, som i dessa frågor och svar kallas service- och reservdelsbegränsningar, innebär sannolikt att avtalet mellan fordonstillverkaren och dess auktoriserade återförsäljare eller reparatörer bryter mot EU:s konkurrensregler. Resonemanget bakom denna allmänna princip är att ett sådant beteende kan leda till utestängning av oberoende reparatörer eller alternativa kanaler för produktion och distribution av reservdelar, vilket i slutändan inverkar på det pris som konsumenterna betalar för reparations- och underhållstjänster.

Det har ställts frågor om räckvidden för denna allmänna princip och om huruvida den är tillämplig under särskilda omständigheter. Det har även ställts frågor om huruvida en konsument kan hindras från att utnyttja garantin på ett fordon som han eller hon har förvärvat från en auktoriserad försäljare i en annan EU-medlemsstat.

Svaren nedan påverkar inte tillämpningen av nationella konsumentskyddslagar, som kan föreskriva särskilda skyldigheter och rättigheter. De gäller inte heller s.k. ”generositetssystem”, där en fordonsleverantör uppmanar sin återförsäljare<sup>5</sup> att avhjälpa vissa brister gratis efter garantiperioden.

### **1. Bedöms service- eller reservdelsbegränsningar annorlunda om de anges i köpeavtalet i stället för i serviceboken eller garantibeviset?<sup>6</sup>**

Nej. Vanligtvis anges service- eller reservdelsbegränsningar inte i köpekontraktet, utan snarare i en annan handling, t.ex. serviceboken eller garantibeviset. Bedömningen av sådana begränsningar är i princip densamma oberoende av i vilken handling de förekommer.

Oavsett var begränsningen anges så är det sannolikt att konsumenterna tror att garantin blir ogiltig om servicearbete utförs i oberoende verkstäder eller om alternativa reservdelsvarumärken används. Detta leder i sin tur sannolikt till utestängning av sådana operatörer eller alternativa kanaler för reservdelsdistribution.

---

<sup>4</sup> Se punkt 69 i tilläggsriktlinjerna (fotnot 2).

<sup>5</sup> Med *fordonsleverantör* avses i detta dokument normalt sett fordonstillverkaren, men kan i vissa sammanhang också avse andra kategorier av marknadsaktörer, t.ex. importörer eller huvudförsäljare (med avseende på underförsäljare).

<sup>6</sup> Frågorna 1 till 3 bygger på förutsättningen att undertecknandet av köpeavtalet eller överlämnande av garantibeviset till slutkonsumenter ingår i eller har anknytning till avtalet mellan tillverkaren och återförsäljaren, och således kan behandlas enligt artikel 101 i EUF-fördraget. Dessa frågor berör inte en situation där försäljaren är en del av tillverkarens koncern (t.ex. ett dotterbolag till tillverkaren).

**2. Bedöms service- eller reservdelsbegränsningar annorlunda om de anges i en utökad garanti som utfärdats av det auktoriserade nätverket vid försäljning av fordonet eller en kort tid därefter?**

Nej. Det faktum att service- eller reservdelsbegränsningar inte anges i fordonsleverantörens garanti utan istället finns i en utökad garanti som utfärdats av det auktoriserade nätverket vid tidpunkten för försäljning av fordonet (eller kort därefter) påverkar i princip inte bedömningen av dessa begränsningar.

Återförsäljare och auktoriserade reparatörer inom ett selektivt distributionssystem är, precis som fordonstillverkare eller deras importörer, parter i ett avtalsnätverk. Om dessa parter är överens om att erbjuda ett garantisystem, och garantierna i fråga omfattar en service- eller reservdelsbegränsning, är det troligt att oberoende reparatörer eller alternativa distributionskanaler för reservdelar utestängs. Garantisystemet kan därför troligtvis ge upphov till eller stärka de konkurrensbegränsande verkningarna av avtalen mellan fordonsleverantören och dennes auktoriserade reparatörer och reservdelsdistributörer.

**3. Bedöms service- eller reservdelsbegränsningar annorlunda om de anges i en utökad garanti som ordnas av fordonsleverantören (eller av det auktoriserade nätverket vid försäljning av fordonet eller kort därefter) genom en tredje part, t.ex. en försäkringsgivare?**

Nej. Det faktum att garantier som innehåller en service- eller reservdelsbegränsning ordnas via en tredje part (vanligtvis en försäkringsgivare) av fordonsleverantören (eller av medlemmar i företagets auktoriserade nätverk vid eller en kort tid efter försäljning av fordonet: se fråga 2 ovan) påverkar i princip inte bedömningen av dessa begränsningar.

Det faktum att den utvidgade garanti som innehåller service- eller reservdelsbegränsningen anordnas genom en tredje part ändrar inte analysen i tilläggsriktlinjerna. Det som avgör är om service- eller reservdelsbegränsningen är en faktor som kontrolleras av en eller flera av parterna i nätverket av selektiva återförsäljningsavtal<sup>7</sup> och om tillämpningen därför sannolikt kommer att utestänga oberoende reparatörer eller alternativa distributionskanaler för reservdelar.

**4. Bedöms service- eller reservdelsbegränsningar annorlunda om de anges i en ”utökad” garanti som köpts av en konsument från en auktoriserad reparatör eller från fordonsleverantören några år efter fordonsköpet?**

Ja. En sådan garanti leder i allmänhet inte till en överträdelse av EU:s konkurrensregler.

Några år efter fordonsköpet har auktoriserade återförsäljare inte samma förmånliga tillgång till kunder som de har strax efter köpet. Följaktligen är det mindre troligt att alternativa leverantörer av utökade garantier, såsom kedjor av oberoende verkstäder

---

<sup>7</sup> I allmänhet innebär sådana service- eller reservdelsbegränsningar inte några fördelar för försäkringsbolaget.

och försäkringsbolag, drabbas av väsentliga hinder som gör att de inte kan erbjuda sina produkter till fordonsägare. Under sådana omständigheter förefaller det inte troligt att oberoende reparatörer utsätts för en betydande utestängningseffekt, även om bilgarantier som utfärdats av fordonsleverantörer eller deras auktoriserade nätverk innehåller service- eller reservdelsbegränsningar<sup>8</sup>.

## 5. Bör konsumenter kunna använda garantin på fordon som de har köpt från en auktoriserad försäljare i en annan EU-medlemsstat?

Ja, även om det kan finnas vissa begränsningar vad gäller garantins omfattning.

Om fordonsleverantörerna inte uppfyller garantierna på fordon som konsumenterna har köpt från auktoriserade återförsäljare i andra medlemsstater eller om de underlåter att genom avtal göra sina auktoriserade reparatörer skyldiga att utföra arbeten inom ramen för garantin på sådana fordon, utgör detta en försäljningsbegränsning och de selektiva distributionsavtalen i fråga strider sannolikt mot EU:s konkurrensregler<sup>9</sup>.

Samma resonemang gäller kostnadsfri service eller arbeten som utförs på grund av återkallande av en produkt<sup>10</sup>. Resonemanget ändras inte om konsumenten har köpt fordonet genom en bemyndigad mellanhand. Garantier på fordon som köps från auktoriserade återförsäljare i andra medlemsstater bör inte heller vara föremål för ytterligare administrativa förfaranden som leder till förseningar i arbetet som utförs.

Det bör dock noteras att garantivillkoren kan variera från en medlemsstat till en annan, och att fordonsleverantörerna normalt sett beaktar kostnaden för att respektera vissa garantivillkor när de fastställer det rekommenderade försäljningspriset på fordonet. Om ett fordon exporteras har fordonsleverantören rätt att tillämpa villkoren i den ursprungliga fordonsgarantin, och är därför inte skyldig att tillämpa eventuella gynnsammare garantivillkor som kan gälla för fordon som säljs i den importerande medlemsstaten.

<sup>8</sup> Därför är det osannolikt att sådana garantier innebär att de aktuella selektiva distributionssystemen omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget.

<sup>9</sup> Sådana avtal kommer sannolikt att omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget. Dessutom kommer de sannolikt inte att åtnjuta ett undantag enligt kommissionens förordning (EU) nr 330/2010 om tillämpningen av artikel 101.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden (EUT L 102, 23.3.2010, s. 1), eftersom de aktuella klausulerna i skulle utgöra en begränsning av försäljningen i den mening som avses i artikel 4b respektive 4c (se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:SV:PDF> ). Se även punkt 50, särskilt fotnot 4, i riktlinjerna om vertikala begränsningar, EUT C 130, 19.5.2010. (se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:SV:PDF> ). Slutligen kommer de sannolikt inte att omfattas av det undantag som anges i artikel 101.3 i EUF-fördraget. Se även domstolens dom av den 10 december 1985 i mål 31/85, *ETA Fabriques d'Ébauches v SA DK Investment and others*.

<sup>10</sup> Om fordonstillverkarna underlåter att utföra kostnadsfri service eller arbete till följd av återkallande av ett fordon som förvärvats av konsumenter från auktoriserade återförsäljare i andra medlemsstater, eller underlåter att genom avtal göra sina auktoriserade reparatörer skyldiga att utföra service i samband med produktåterkallande på dessa fordon, utgör detta också en försäljningsbegränsning, och de selektiva distributionsavtalen i fråga strider sannolikt mot EU:s konkurrensregler.

Det bör också noteras att om en konsument har betalat separat för ett mobilitetssystem kan detta system vara begränsat till att gälla en viss medlemsstat.

6. **Skiljer sig bedömningen av reservdelsbegränsningen åt om fordonstillverkaren kräver att en reservdel (t.ex. smörjmedel) från en viss leverantör ska användas (snarare än tillverkarens egna reservdelsmärke) vid åtgärder som inte omfattas av en garanti?**

I allmänhet nej. En sådan begränsning skulle sannolikt leda till en överträdelse av EU:s konkurrensregler.

På samma sätt som en reservdelsbegränsning som innebär att tillverkarens reservdelsmärke måste användas för att garantin ska gälla så är det troligt att en begränsning som kräver (snarare än bara rekommenderar) att reservdelar från en viss tillverkare används utestänger alternativa kanaler för reservdelsdistribution.

En fordonstillverkare har dock rätt att vägra att uppfylla garantier om den situation som ledde till fordran har ett direkt samband med fel på en särskild reservdel som tillhandahålls av en annan leverantör.

## **LEASING**

Leasingkontrakt mellan företag omfattas inte av EU:s allmänna regler om vertikala avtal<sup>11</sup>. De omfattas inte heller av gruppundantagsförordningen för motorfordon<sup>12</sup>. Avtal mellan leasingföretag och privata fordonsförare omfattas inte av artikel 101 i EUF-fördraget.

Följande fråga har dock ofta ställts.

7. **Om ett fordon är leasat från ett företag som är anslutet till fordonsleverantören, kan det företaget då kräva att service ska utföras inom fordonsleverantörens auktoriserade nätverk och/eller genom att man uteslutande använder märkesvaror från fordonsleverantören?**

Ja, om inte (eller tills) det är säkert att äganderätten till fordonet överförs till leasingtagaren vid utgången av kontraktet eller slutet av leasingavtalet.

Så länge som det inte är säkert att äganderätten till fordonet kommer att överföras till leasingtagaren kommer leasingföretaget att ha ett intresse av att upprätthålla fordonets restvärde och kan därför ha rätt att värdera fordonet högre om det alltid har underhållits i det auktoriserade reparationsnätverket, som i sin tur uteslutande har använt märkesvaror från fordonsleverantören.

Om det dock är säkert att äganderätten kommer att överföras (antingen för att det har fastställts i kontraktet eller i tillämplig lagstiftning eller på grund av att leasingtagaren har beslutat sig för detta alternativ), kan leasingföretaget i princip inte hävda ett

<sup>11</sup> Se riktlinjerna om vertikala begränsningar, punkt 26 (se fotnot 9).

<sup>12</sup> Se artikel 2.

särskilt intresse i fordonets restvärde som skulle berättiga till restriktioner för leasingtagaren när det gäller användning av oberoende reparatörstjänster eller alternativa reservdelar. I detta avseende är leasingföretaget i samma situation som vid ett vanligt köpeavtal.

## **RESERVDELAR**

Tillhandahållande av reservdelar är föremål för tre sektorsspecifika bestämmelser om särskilt allvarliga begränsningar i gruppundantagsförordningen för motorfordon<sup>13</sup>. Vissa frågor har emellertid ofta ställts vad gäller leverans av reservdelar till såväl oberoende som auktoriserade reparatörer.

### **8. Får en fordonsleverantör villkora bonusar eller rabatter på monopoldelar<sup>14</sup> med leverans även av konkurrensutsatta reservdelar?**

Denna fråga behandlas inte i gruppundantagsförordningen för motorfordon eller tilläggsriktlinjerna. Under vissa omständigheter kan villkorade rabatter utgöra ett missbruk av en dominerande ställning och därmed leda till en överträdelse av EU:s konkurrensregler.

I de flesta fall är bonus- och rabattsystem ett legitimt och eventuellt konkurrensfrämjande sätt att motivera en reparatör att sälja flera delar av varumärket i fråga. Försiktighet måste dock iakttas när det gäller monopoldelar, som fordonsleverantören kommer att ha en dominerande ställning för. Om fordonsleverantören sätter som villkor för bonusar eller rabatter på dessa delar att reparatörer även måste köpa konkurrensutsatta delar av leverantörens varumärke skulle det kunna innebära att denne utnyttjar sin dominerande ställning på en marknad för att otillbörligt vinna fördelar på en annan<sup>15</sup>.

### **9. Får en fordonsleverantör ålägga sina auktoriserade reparatörer att lagra alternativa reservdelsmärken separat från reservdelar från fordonsleverantörens varumärke?**

Generellt sett ja, så länge detta inte gör det orimligt svårt för reparatörerna att använda alternativa märkesdelar.

En fordonsleverantör kan ha ett berättigat intresse av att säkerställa att auktoriserade reparatörer lagrar reservdelar på ett korrekt sätt, eftersom konsumenternas uppfattning av varumärket kan påverkas av om de rätta delarna lätt finns till hands.

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

<sup>14</sup> Monopoldelar är reservdelar som endast kan fås från fordonstillverkaren eller från medlemmar av dennes auktoriserade nätverk. Se tilläggsriktlinjerna, punkt 22 (se fotnot 2).

<sup>15</sup> Detta skulle anses strida mot artikel 102 i EUF-fördraget. Allmänna riktlinjer om tillämpningen av artikel 102 i EUF-fördraget återfinns i kommissionens meddelande *Vägledning om kommissionens prioriteringar vid tillämpningen av artikel 82 i EG-fördraget på företags missbruk av dominerande ställning genom utestängande åtgärder* (EGT C 45, 24.2.2009, s. 7). Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:SV:PDF>, särskilt avsnittet om kopplingsförbehåll och kombinationserbjudanden.

Fordonsleverantörerna kan också ha ett berättigat intresse av att garantera att alternativa reservdelsmärken inte av misstag används för garantireparationer eller service och underhåll som de bär kostnaderna för.

Krav av detta slag bör dock inte i onödan försvåra lagerkontrollen, öka den lagringskapacitet som krävs eller hindra tillgång i en sådan utsträckning att reparatörer avskräcks från att använda alternativa reservdelsmärken<sup>16</sup>. Exempel på begränsningar som kan vara omotiverade är t.ex. att en fordonsleverantör ålägger sina reparatörer att ha en särskild lagerlokal för sådana delar eller att de inte får lagra sådana delar i arbetsstationerna.

#### **10. Får en auktoriserad reparatör vägra att leverera monopoldelar till oberoende verkstäder?**

Generellt sett, ja. Det är osannolikt att en auktoriserad reparatör skulle bryta mot EU:s konkurrensregler bara genom att ensidigt vägra att leverera reservdelar till oberoende reparatörer.

I de flesta fall ligger det i de auktoriserade reparatörernas intresse att sälja reservdelar till oberoende reparatörer, eftersom de tjänar på de påslag de kan göra.

Om en auktoriserad reparatör av någon anledning ensidigt skulle besluta att inte sälja monopoldelar till oberoende reparatörer, är det osannolikt att detta skulle strida mot EU:s konkurrensregler<sup>17</sup>. Vanligtvis kan oberoende reparatörer vända sig till en annan auktoriserad reparatör för inköp av monopoldelar.

Om medlemmar i ett selektivt distributionssystem emellertid skulle komma överens med varandra om att inte sälja monopoldelar till oberoende reparatörer, skulle avtalet i fråga sannolikt vara konkurrensbegränsande<sup>18</sup>.

#### **11. Under vilka omständigheter är en fordonsleverantör skyldig att tillhandahålla reservdelar direkt till oberoende reparatörer?**

Om oberoende reparatörer har haft omfattande problem att få monopoldelar från auktoriserade återförsäljare av sådana delar, kan det innebära en överträdelse av EU:s konkurrensregler om fordonsleverantören inte tillhandahåller sådana delar direkt.

Fordonsleverantörer förser sina auktoriserade reparatörer med alla reservdelar som behövs för att genomföra reparationer och underhåll av motorfordon av

<sup>16</sup> Krav som har en sådan effekt kan betraktas som indirekta konkurrensklausuler, som bör bedömas enligt riktlinjerna om vertikala begränsningar. Se fotnot 9.

<sup>17</sup> Artikel 101 i EUF-fördraget skulle inte vara relevant, eftersom beslutet att inte sälja reservdelar inte skulle ha uppstått till följd av något avtal. Artikel 102 i EUF-fördraget skulle i allmänhet inte vara tillämplig, eftersom det är osannolikt att den auktoriserade reparatören i fråga skulle kunna anses ha en dominerande ställning.

<sup>18</sup> Sådana avtal skulle sannolikt omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget. Det bör också noteras att om en leverantör begränsar reservdelförsäljning till oberoende reparatörer för en medlem av företagets auktoriserade nätverk utgör detta en särskilt allvarlig konkurrensbegränsning (se artikel 5 a i förordning nr 461/2010, se fotnot 1) vilket därför också troligen omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget.

leverantörernas varumärken, och är de enda företag som kan tillhandahålla vissa reservdelar till reparatörer och distributörer. Om oberoende reparatörer inte kan köpa dessa monopoldelar från auktoriserade återförsäljare, och fordonsleverantören vägrar att leverera direkt till oberoende reparatörer, skulle eventuella negativa verkningar av avtalen med auktoriserade reparatörer och/eller reservdelsdistributörer kunna förstärkas<sup>19</sup>. En bristande tillgång till monopoldelar skulle kunna orsaka en försämrad ställning på marknaden för oberoende aktörer, och medföra skada för konsumenterna.

**12. Får en fordonsleverantör hindra en medlem i sitt auktoriserade nätverk för reservdelsdistribution från att sälja reservdelar till oberoende reparatörer som använder oberoende reservdelsdistributörer som inköpsombud?**

Generellt sett, nej. Om en auktoriserad reservdelsdistributör ensidigt skulle besluta att inte sälja till oberoende reparatörer som använder ombud, skulle detta inte bryta mot EU:s konkurrensregler. Men om en fordonsleverantör skulle anmoda sina distributörer att inte sälja via ombud skulle deras distributionsavtal förmodligen bryta mot EU:s konkurrensregler.

De flesta fordonsleverantörer använder kvalitativa selektiva distributionssystem för försäljning av reservdelar. Oberoende reparatörer ska behandlas som slutanvändare av reservdelar enligt gruppundantagsförordningen för motorfordon<sup>20</sup>. Om en fordonsleverantör skulle förhindra sina selektiva distributörer från att sälja till sådana reparatörer när dessa använder ombud, skulle det utgöra ett konkurrensbegränsning av passiv försäljning.

Ombud ska i princip behandlas som en förlängning av den fördragsslutande parten. För att betraktas som ombud ska dock dessa ha fått instruktioner att göra inköp i en bestämd ordning, och får inte handla med reservdelar som de har förvärvat från medlemmar i det selektiva distributionssystemet. En fordonsleverantör har rätt att anmoda medlemmarna i ett sådant system att inte sälja till företag som har för avsikt att återförsälja de aktuella delarna.

<sup>19</sup> Detta skulle innebära att avtalen omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget. Under vissa omständigheter, om t.ex. delarna inte varit tillgängliga från godkända reservdelsdistributörer, skulle underlåtenhet att lämna ut sådana delar innebära en överträdelse av artikel 102 i EUF-fördraget.

<sup>20</sup> Se artikel 5 a i gruppundantagsförordningen (se fotnot 1).



## **ELEKTRONISKA VERKTYG**

Det finns två kategorier av elektroniska felsökningsverktyg och reparationsverktyg på marknaden: märkesspecifika verktyg som tillverkas av en tredje part men som saluförs av fordonsleverantören, och andra verktyg som är avsedda för reparation av flera fordonsmärken. Det har ställts frågor om båda.

### **13. Får avtalen mellan fordonsleverantörer och medlemmarna i deras auktoriserade reparationsnätverk föreskriva att reparatörerna ska använda specifika elektroniska verktyg för diagnos och reparation eller utrustning för reparation, service och underhåll av fordon, även om likvärdiga verktyg eller utrustning finns tillgängliga från andra källor?**

Generellt sett, ja. En sådan begränsning leder sannolikt inte till en överträdelse av EU:s konkurrensregler<sup>21</sup>.

Om en fordonstillverkare kommer överens med en verktygstillverkare om att hela dess auktoriserade reparationsnätverk bör använda ett gemensamt redskap eller verktyg leder detta troligtvis till stordriftsfördelar. Det är också troligt att det bli lättare att hitta gemensamma lösningar på tekniska problem om ett gemensamt redskap används. Dessutom kan utbildning underlättas om alla tekniker använder samma verktyg. I de flesta fall är det ett godtagbart kvalitativt kriterium att en auktoriserad reparatör måste ha tillgång till ett särskilt verktyg<sup>22</sup>.

### **14. Gäller vägledningen om tillgång till teknisk information i tilläggsriktlinjerna också verktygstillverkare som vill ha tillgång till sådana uppgifter i syfte att framställa märkesoberoende reparationsverktyg?**

Nej. Vid bedömningen om innehållande av teknisk information skulle kunna strida mot EU:s konkurrensregler gör tilläggsriktlinjerna åtskillnad mellan teknisk information som kommer att användas för reparation och underhåll av motorfordon, och teknisk information som även används för andra ändamål, t.ex. tillverkning av verktyg<sup>23</sup>.

När det gäller tillgång till teknisk information och verktyg för oberoende reparatörer, syftar tilläggsriktlinjerna till att förhindra att fordonstillverkare gör en åtskillnad mellan sina auktoriserade reparatörer och oberoende reparatörer när det gäller tillhandahållande av viktiga insatsvaror som helt kontrolleras av fordonstillverkaren och som inte finns tillgängliga från andra källor<sup>24</sup>. Syftet med tilläggsriktlinjerna är således att se till att oberoende reparatörer har tillgång till märkesspecifika reparationsverktyg på samma villkor som medlemmarna i de auktoriserade nätverken.

<sup>21</sup> I tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2) förklaras förhållandet mellan verktygstillverkare och fordonsleverantörer. Se särskilt punkterna 23 och 24.

<sup>22</sup> Därför kommer denna begränsning inte att leda till att avtalen mellan tillverkare och reparatörer omfattas av artikel 101.1 i EUF-fördraget.

<sup>23</sup> Se punkt 65, särskilt 65 d i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2).

<sup>24</sup> I detta fall omfattas de auktoriserade reparationsavtalen av artikel 101 i EUF-fördraget.

Avtal mellan fordonstillverkaren och verktygstillverkaren omfattas av EU:s allmänna konkurrensregler och bör bedömas i enlighet med dessa<sup>25</sup>.

## **TILLGÅNG TILL TEKNISK INFORMATION**

Trots de omfattande förtydligandena i tilläggsiktlinjerna i denna fråga<sup>26</sup>, har både kommissionen och de nationella konkurrensmyndigheterna fått frågor om skydd och säkerhet, prissättningsförfaranden och den specifika frågan om historik för fordonservice.

### **15. Får en fordonstillverkare vägra att bevilja tillgång till teknisk information till oberoende aktörer av säkerhetsskäl?**

Om man antar att en fordonstillverkare troligen är den enda källan till all teknisk information som hänför sig till fordon av tillverkarens märken (och avtal om tillhandahållande av sådan information således inte kan omfattas av de undantag som föreskrivs i gruppundantagsförordningen för motorfordon), är svaret i allmänhet nej. I fall där man (nästan) har en monopolställning är vägran att bevilja tekniska information av påstådda säkerhetsskäl vanligtvis inte förenligt med EU:s konkurrensregler.

Fordonstillverkare är i princip skyldiga att tillhandahålla teknisk information till oberoende aktörer som de är den enda källan till. Endast i undantagsfall kan underlåtenhet att tillhandahålla sådan information vara motiverat av säkerhetsskäl<sup>27</sup>. Faktorer att beakta vid enskilda fall omfattar följande:

#### *Tillämpningsområdet för uppgifterna*

Oberoende verkstäder är i allmänhet väl förtrodda med olika säkerhetssystem, såsom för däck, styrning, bromsar och stötdämpare, och har historiskt sett faktiskt arbetat med dem utan påvisbara negativa konsekvenser för säkerheten. Att införa restriktioner som påverkar tillhandahållandet av delar för sådana system på grund av att de är säkerhetsrelaterade skulle sannolikt inte anses berättigat<sup>28</sup>.

#### *Tillgången till mindre restriktiva former av skydd*

*Säkerhet:* När det finns ett behov av att begränsa tillgången till en säkerhetsrelaterad del som oberoende reparatörer förmodligen inte känner till, såsom elektriska

<sup>25</sup> Fordonsleverantören och verktygstillverkaren bör därför bedöma sina avtal enligt artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget, och särskilt enligt kommissionens förordning (EU) nr 330/2010 om tillämpningen av artikel 101.3 i EUF-fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden och enligt riktlinjerna om vertikala begränsningar (se fotnot 9).

<sup>26</sup> Se särskilt punkterna 62 ff. i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2).

<sup>27</sup> Såsom förklaras i tilläggsriktlinjerna kan underlåtenhet att tillhandahålla teknisk information medföra att avtalen mellan fordonsleverantörerna och deras auktoriserade reparatörer kommer att omfattas av artikel 101 i EUF-fördraget. Se punkt 63 i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2). Under vissa omständigheter kan fordonsleverantörerna dock komma till slutsatsen att även om vissa uppgifter inte lämnas ut, kan deras avtal omfattas av undantaget i artikel 101.3 i EUF-fördraget. Detta är emellertid osannolikt i en situationen där man (nästan) har en monopolställning.

<sup>28</sup> Dessa metoder omfattas därför förmodligen inte av undantaget i artikel 101.3 i EUF-fördraget.

högspänningssystem som är specifika för en viss modell, eller en teknik för att ersätta karosdelar i kolfiberkomposit, bör fordonstillverkaren anta mindre restriktiva sätt för att uppnå önskat resultat. Ett exempel skulle kunna vara att kräva att oberoende reparatörer deltar i utbildning om de särskilda systemen eller tekniken. Om fordonstillverkaren eller ett företag som agerar på dess vägnar ger sådan utbildning, ska den oberoende reparatören inte vara tvungna att följa mer utbildning än som krävs för att arbeta med systemet eller behärska tekniken för vilka undantag åberopas.

*Skydd:* När det gäller säkerhetsrelaterad information, kan brottsregistret ofta ses som ett lämpligt mindre restriktivt sätt för att säkerställa skydd.

#### **16. Får en fordonstillverkare bevilja avdrag eller rabatter för teknisk information om en auktoriserad reparatör köper en viss volym av fordonstillverkarens märkesreservdelar eller märkesverktyg?**

Denna fråga behandlas inte i gruppundantagsförordningen eller tilläggsriktlinjerna. Under vissa omständigheter kan detta utgöra ett missbruk av en dominerande ställning och därmed leda till en överträdelse av EU:s konkurrensregler.

Fordonstillverkaren är troligen den enda källan till all teknisk information som hänförs till fordon av tillverkarens märken. Att bevilja avdrag eller rabatt för teknisk information på villkor att en reparatör köper en viss volym av fordonstillverkarens egna varumärken av delar eller verktyg kan innebära att fordonstillverkaren utnyttjar sin dominerande ställning på en marknad för att otillbörligt vinna fördelar på en annan<sup>29</sup>.

#### **17. Kan en oberoende reparatör hindras från att få tillgång till eller att uppdatera ett tryckt eller elektroniskt register över fordonets servicehistorik?**

Nej, eftersom en fordonsleverantör och/eller dess auktoriserade reparatörer sannolikt är den enda källan till en komplett servicedovisning för fordon av dess varumärken. Vägran att bevilja tillgång till servicehistoriken skulle sannolikt innebära att avtalen mellan fordonsleverantören och dess auktoriserade reparatörer bryter mot EU:s konkurrensregler.

Service- och reparationsuppgifter, oavsett i vilken form, ska behandlas som teknisk information vid tillämpningen av tilläggsriktlinjerna. Tillgång till sådana uppgifter är i allmänhet nödvändigt för att en reparatör ska kunna avgöra vad som måste göras för att uppdatera serviceschemat.

Ofullständiga service- och reparationsuppgifter kan sannolikt minska fordonets restvärde och göra det svårt att bevisa att garantivillkoren har följts. Om oberoende reparatörer inte skulle kunna uppdatera sådana uppgifter, skulle detta sannolikt avskräcka konsumenten från att använda oberoende reparatörer, och skulle utesluta sådana aktörer från en betydande del av marknaden.

<sup>29</sup> Allmänna riktlinjer om tillämpningen av artikel 102 i EUF-fördraget återfinns i kommissionens vägledning om kommissionens prioriteringar vid tillämpningen av artikel 82 i EG-fördraget på företags missbruk av dominerande ställning genom utestängande åtgärder (se fotnot 15).

## **TILLGÅNG TILL AUKTORISERADE NÄTVERK**

I tilläggsriktlinjerna fastställs principen att, utöver den säkra hamn som gruppundantagsförordningen för motorfordon<sup>30</sup> utgör, bör auktoriserade reparatörsnätverk i allmänhet bör vara öppna för alla företag som uppfyller de relevanta kvalitativa kriterierna<sup>31</sup>. Trots detta har det uppstått en fråga om huruvida vissa villkor för tillgång ska anses vara icke-kvalitativa (och därmed skulle anses som kvantitativa kriterier)<sup>32</sup>.

### **18. Får en fordonsleverantör vägra en reparatör tillträde till sitt auktoriserade reparationsnätverk på grundval av att denne redan är auktoriserad för reparation av fordon av ett märke från en konkurrerande fordonsleverantör?**

När det gäller avtal utanför den säkra hamn som gruppundantagsförordningen för motorfordon utgör är svaret i allmänhet nej. Detta skulle troligtvis leda till att avtalen bryter mot EU:s konkurrensregler.

I de allra flesta fall använder fordonsleverantörer kvalitativa kriterier för att välja sina auktoriserade reparatörer<sup>33</sup>. Då uppstår frågan om det verkligen är ett giltigt kvalitativt krav att en reparatör inte får reparera fordon av en annan leverantörs märken. För att avgöra detta måste man undersöka om detta krav är objektivt och beror på servicens karaktär. Normalt sett finns det ingenting i en reparationservice för ett märke som kräver att reparationen endast utförs av företag som inte är auktoriserade att reparera fordon av andra märken. Därför är ett sådant krav oftast ett icke-kvalitativt kriterium som skulle kunna begränsa konkurrensen på den relevanta marknaden, dvs. marknaden för reparations- och underhållstjänster av det berörda varumärket.

<sup>30</sup> I de flesta fall kommer biltillverkarnas auktoriserade reparatörsnätverk sannolikt att överstiga tröskelvärdet på 30 % för marknadsandelar på den/de relevanta marknaden/marknaderna.

<sup>31</sup> Se särskilt punkt 70 och 71 i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2).

<sup>32</sup> Selektiva distributionsavtal omfattas av gruppundantag så länge parternas marknadsandel är mindre än 30 %, med förbehåll för de villkor som anges i förordningen, se punkt 46 i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2). Dessutom omfattas inte distributionsavtal som grundas på rent kvalitativa kriterier av artikel 101, oberoende av parternas marknadsandel. Se punkt 43 i tilläggsriktlinjerna (se fotnot 2).

<sup>33</sup> Såsom förklaras i fotnot 32 omfattas kvalitativa selektiva distributionsavtal i princip inte av artikel 101 i EUF-fördraget.