

Dato: 24. september 2013

Brancheorganisationer for motorkøretøjer

Sag: BITE-12/06340-41

Sagsbehandler: / CHJ

Indskærpelse om garantier og årlige kontroleftersyn - vedrørende krav om bilejeres fremmøde ved kontroleftersyn.

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Sagens baggrund

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har modtaget klager fra brancheorganisationen for bilværksteder (CAD), der vedrører en række bilimportørers adfærd i forbindelse med deres rustgennemtæringsgarantier/karosserigarantier og lakgarantier. Bilimportører tilbyder typisk kunderne en rustgennemtæringsgaranti/karosserigaranti ved køb af en ny bil. Garantierne har ofte en varighed på 10-12 år. I henhold til garantibestemmelser for rustgennemtæringsgaranti/karosserigaranti og lakgaranti (herefter garantier) kræver importøren normalt, at bilen stilles til kontroleftersyn hos et autoriseret mærkeværksted på bestemte tidspunkter i bilens levetid, for at garantien opretholdes.

Tlf. 4171 5000
Fax 4171 5100
CVR-nr. 10 29 48 19
kfst@kfst.dk
www.kfst.dk

**ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET**

CAD har klaget over, at flere og flere bilimportører opfordrer deres netværk af autoriserede værksteder til at stille krav over for bilkunderne om, at det alene er kunden selv, der kan bestille, hente og bringe biler af importørens mærke til kontroleftersyn i henhold til importørens garantibestemmelser.

Efter CAD's opfattelse medvirker importørerne dermed til at tilgodese det autoriserede netværk og udelukker de uafhængige reparatører fra reparations- og serviceopgaver. Tidligere har uafhængige reparatører også kunne bestille disse kontroleftersyn samt bringe og hente biler på kundernes vegne til årlige kontroleftersyn hos de autoriserede reparatører.

Efter Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens opfattelse afhænger en effektiv konkurrence på markederne for reparation og vedligeholdelse af biler af graden af konkurrence mellem autoriserede reparatører og uafhængige reparatører. Efter styrelsens vurdering fører det til en begrænsning af konkurrencen, når importører og medlemmer af deres autoriserede netværk forsøger at forbeholde medlemmerne af det autoriserede netværk at udføre reparations- og serviceopgaver.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen kan afgive sit umiddelbare syn på sagen, hvis styrelsen finder det relevant. Det er imidlertid importørerne og reparatørernes eget ansvar at overholde konkurrencereglerne. En egentlig afgørelse af, hvorvidt en konkret adfærd vil være i strid med konkurrenceloven, vil forudsætte mere dybtgående markedsundersøgelser og vurderinger.

Styrelsen vil derfor pege på de umiddelbare betænkeligheder, som den praksis, der anvendes af nogle importører og reparatører i forbindelse med rustbeskyttelseseftersyn, vil kunne give anledning til. Styrelsen vil hermed fremhæve hvilke omstændigheder, der indebærer, at parternes praksis udgør en konkurrencebegrænsende aftale, fordi parterne udviser en samstemmende vilje.

Konkurrencereglerne

De almindelige konkurrenceregler gælder for bilreparationer og salg af reservedele. Der gælder bl.a. et forbud mod at indgå konkurrencebegrænsende aftaler, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen, jf. TEUF-Traktatens artikel 101, stk. 1, og konkurrencelovens § 6, stk. 1.

Der gælder en generel gruppefritagelse for vertikale aftaler (den generelle vertikale gruppefritagelse), som opregner en række alvorlige konkurrencebegrænsninger. Hvis en aftale indeholder nogle af disse begrænsninger, giver det anledning til en formodning om, at aftalen er omfattet af traktatens artikel 101, stk. 1, og at aftalen sandsynligvis ikke opfylder betingelserne i traktatens artikel 101, stk. 3¹.

EU-Kommissionen har også fastsat gruppefritagelsen for vertikale aftaler om motorkøretøjer². Gruppefritagelsen gælder bl.a. for vertikale aftaler om køb, salg eller videresalg af reservedele til motorkøretøjer og for vertikale aftaler om udførelse af reparations- og vedligeholdelsesarbejde på sådanne køretøjer. De samme regler gælder i Danmark, jf. bekendtgørelse nr. 760 af 23. juni 2010.

Efter disse regler kan importører fx stille krav om, at biler skal sælges og reparationer udføres gennem et såkaldt kvalitativt baseret selektivt distributionssystem. Hvis importørens selektive aftalesystem opfylder betingelserne i den vertikale gruppefritagelse og gruppefritagelsen for motorkøretøjer, er aftalerne undtaget fra forbuddet om konkurrencebegrænsende aftaler.

Et af formålene med gruppefritagelsen for motorkøretøjer er at sikre effektiv konkurrence om reparation af biler. Gruppefritagelsen indeholder derfor bestemmelser, der skal sikre, at de uafhængige reparatører får de samme

¹ Den generelle vertikale gruppefritagelse, jf. Kommissionens forordning nr. 330/2010 af 20. april 2010, jf. EUT L 102 af 23.4.2010, jf. artikel 4.

² Gruppefritagelsen for motorkøretøjer, jf. Kommissionens forordning nr. 461/2010 af 27. maj 2010.

muligheder for at udføre reparationer som de autoriserede reparatører. De uafhængige reparatørers muligheder for at kunne konkurrere afhænger bl.a. af, at de har uhindret adgang til nødvendige inputs som reservedele og teknisk information³.

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 vedligeholdelse arbejde, som ikke falder ind under garantien, udføre på et autoriseret værksted⁴.

Kommissionens spørgsmål og svar om anvendelse af konkurrencereglerne i sektoren for motorkøretøjer uddyber dette princip⁵. En sådan type restriktion, som betegnes servicerestriktioner:

”vil sandsynligvis bevirke, at aftalen mellem producenten og hans autoriserede forhandlere eller reparatører strider mod EU's konkurrenceregler⁶. 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 vedligeholdelsesarbejdet.”

Praksis

Det følger af konkurrencelovens § 6, at det er forbudt for virksomheder at indgå aftaler eller samordnet praksis, der direkte eller indirekte har til formål at begrænse konkurrencen.

Det konkurrenceretlige aftalebegreb fortolkes meget bredt og omfatter både mundtlige og skriftlige aftaler, udtrykkelige og stiltiende aftaler samt f.eks. ”gentlemen's agreements”⁷. Det afgørende er, om de involverede har udtrykt en samstemmende vilje til at indrette deres adfærd på markedet på en bestemt måde. Der stilles ikke krav om, at en aftale antager en juridisk bindende form eller, at der er fastsat sanktioner mellem aftaleparterne. Det er heller ikke afgørende, om virksomhederne har følt sig forpligtede – juridisk, faktisk eller moralsk – til at udvise den aftalte adfærd⁸.

³ Jf. gruppefritagelsen for motorkøretøjer i betragtning 13 og artikel 5.

⁴ Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer af 28. maj 2010, jf. punkt 69 om garantier.

⁵ Kommissionens spørgsmål og svar om anvendelse af konkurrencereglerne i sektoren for motorkøretøjer af 27. august 2012.

⁶ Spørgsmål og svar om anvendelse af konkurrencereglerne i sektoren for motorkøretøjer af 27. august 2012.

⁷ Jf. bl.a. Konkurrencerådets afgørelse af 29. april 2009, OK/DK's pristilkendegivelser.

⁸ Jf. i det hele bl.a. Konkurrencerådets afgørelse af 28. marts 2007, Lokalbanksagen, punkt 296-297 med henvisninger.

Ikke enhver tilkendegivelse fra en leverandør til dennes forhandlere udgør aftaler i konkurrencelovens forstand. Der vil foreligge en aftale i konkurrencelovens forstand, hvis en leverandørs tilsyneladende ensidige tilkendegivelser til sine forhandlere udtrykker en samstemmende vilje mellem parterne. Det er ikke afgørende, i hvilken form den samstemmende vilje manifesterer sig, når blot den udgør en korrekt afspejling af parternes vilje⁹.

I en række afgørelser er endvidere der blevet taget stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en leverandørs tilkendegivelser til dennes forhandlere udgør en ensidig handling eller en konkurrencebegrænsende aftale. Praksis viser, at en adfærd, der umiddelbart kan syne ensidig, kan være omfattet af det konkurrenceretlige aftalebegreb, hvis der er tale om en integreret del af et længerevarende aftaleforhold (fx generel forhandleraftale), eller hvis der er en stiltiende accept fra forhandlerens side¹⁰.

Indskærpelse

Efter Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens umiddelbare vurdering vil det udgøre en begrænsning af konkurrencen, når importører og medlemmer af deres autoriserede netværk søger at forbeholde medlemmerne af det autoriserede netværk at udføre de ekstra reparations- og serviceopgaver, som de ifølge garantierne krævede kontroleftersyn kan føre med sig. Disse tiltag har til formål at udelukke de uafhængige værksteder fra at udføre reparation og service, som ikke er omfattet af garantibetingelserne.

Styrelsen indskærper, at såfremt der foreligger en aftale eller samordnet praksis i konkurrencelovens forstand, vil krav fra importøren og det autoriserede netværks side om bilkunders personlige fremmøde ved de ifølge garantierne krævede kontroleftersyn efter styrelsens vurdering udgøre en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 2, nr. 2), jf. stk. 3. Det vil sige, at en konkret vurdering med stor sandsynlighed vil munde ud i, at denne adfærd vil anses for at udgøre en aftale/samordnet praksis, der har til formål at begrænse eller kontrollere produktion, afsætning, teknisk udvikling eller investeringer. Der gælder ingen bagatelgrænser for overtrædelser af denne art, jf. konkurrencelovens § 7, stk. 2, nr. 2.

Efter styrelsens opfattelse vil det kunne udgøre en skærpende omstændighed ved en eventuel straffesag, hvis importører og reparatører anvender ovennævnte praksis efter modtagelsen af dette brev.

Indskærpelser er ikke afgørelser og kan ikke indbringes for Konkurrenceankenævnet.

⁹ Jf. sag T-41/96, Bayer.

¹⁰ Fx Dom af 25. oktober 1983 i sag 107/82, AEG, præmis 38, Dom af 17. september 1985 i forenede sager 25 og 26/84, Ford, Dom af 24. oktober 1995 i sag C-70/93, Bayerische Motorenwerke AG, præmis 17 og Dom af 18. september 2003 i sag C-338/00 P, Volkswagen I. Jf. endvidere Retten af Første Instans' dom af 21. oktober 2003 i sag T-368/00 General Motors Nederland og Opel Nederland.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen skal henlede opmærksomheden på, at styrelsen agter at offentliggøre denne indskærpelse på styrelsens hjemmeside: www.kfst.dk.

Hvis De har spørgsmål til ovenstående, er De velkommen til at kontakte styrelsen.

Med venlig hilsen

Carina Hilt Jørgensen
Specialkonsulent