



VEELGESTELDE VRAGEN (FAQ) OVER DE TOEPASSING VAN DE EU-ANTITRUSTREGELS IN DE MOTORVOERTUIGENSECTOR

27 augustus 2012

In 2010 heeft de Commissie een nieuwe groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen¹ en aanvullende richtsnoeren² goedgekeurd. Sindsdien hebben de diensten van de Commissie een aantal vragen ontvangen met betrekking tot de toepassing van het nieuwe kader voor de distributie en reparatie van motorvoertuigen en de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen. Vragen die veel zijn gesteld of die anders van breder belang kunnen zijn, vindt u hieronder weergegeven, samen met antwoorden en toelichting.

Deze veel gestelde vragen zijn bedoeld als aanvulling op de aanvullende richtsnoeren - niet ter vervanging ervan. Zij zijn vooral bedoeld om bedrijven en personen die in de sector actief zijn, en praktijkjuristen een inzicht te bieden in de wijze waarop directoraat-generaal Concurrentie van de Commissie bepaalde kwesties met betrekking tot de markten voor motorvoertuigen benadert³. Aan deze vragen en antwoorden kunnen geen juridische consequenties worden verbonden. Zij laten ook de uitlegging door de EU-rechter van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "VWEU" genoemd) onverlet. Ten slotte lopen deze vragen en

¹ Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale

overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector, <<Pb EU nr. L 129 van 28.5.2010, blz. 52; zie: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:NL:PDF>

² Aanvullende richtsnoeren betreffende verticale restricties in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen, Pb EU nr. C 138 van 28.5.2010, blz. 16; zie <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:NL:PDF>

³ Deze vragen en antwoorden gaan in op specifieke restricties in de sector motorvoertuigen waardoor - in bepaalde omstandigheden - de overeenkomsten tussen de autofabrikant en zijn erkende dealers of reparateurs (of eventueel ook een leverancier van reserveonderdelen, reparatie- of diagnose-uitrusting, onderdelen voor de initiële assemblage van motorvoertuigen of andere uitrusting) mogelijk in strijd zijn met de EU-concurrentieregels. Dit is meestal het geval omdat: 1) met de betrokken restrictie de overeenkomsten tussen de autofabrikant en zijn dealers of erkende reparateurs en distributeurs van reserveonderdelen een concurrentieverstorend effect dreigen te krijgen of te versterken, waardoor zij onder artikel 101, lid 1, VWEU vallen; 2) het weinig waarschijnlijk is dat de betrokken overeenkomsten onder de groepsvrijstelling zullen vallen, gelet op het marktaandeel van de leverancier, en 3) deze overeenkomsten waarschijnlijk geen individuele ontheffing kunnen krijgen op grond van artikel 101, lid 3, VWEU. In een aantal andere gevallen kunnen specifieke gedragingen die in deze vragen en antwoorden aan bod komen, de bepaling schenden die ondernemingen verbiedt hun machtspositie te misbruiken (artikel 102 VWEU). Ten slotte komen hier ook gedragingen of overeenkomsten aan bod die waarschijnlijk geen overtreding van de EU-concurrentieregels inhouden. Hoe dan ook dient de toepassing van deze regels uiteindelijk steeds voor iedere zaak afzonderlijk te worden beoordeeld, rekening houdende met de specifieke feitelijke en juridische omstandigheden ervan.

antwoorden niet vooruit op de toepassing door de Commissie van de artikelen 101 en 102 op de specifieke omstandigheden van een individuele zaak.

Deze vragen en antwoorden zijn ingedeeld in een aantal algemene thema's: het nakomen van garanties, servicing in het kader van leasingcontracten, de levering van reserveonderdelen, het gebruik/de aankoop van gereedschap, de toegang tot technische informatie, en de toegang tot netwerken van erkende reparateurs.

GARANTIES

Volgens de aanvullende richtsnoeren is het algemene beginsel dat kwalitatieve selectieve-distributieovereenkomsten alleen een ontheffing van de EU-mededingingsregels kunnen krijgen indien aan de garantie van de autofabrikant niet de voorwaarde is gekoppeld dat eindgebruikers reparatie- en onderhoudswerkzaamheden die niet onder de garantie vallen, uitsluitend binnen de erkende reparatienetwerken van de autofabrikant moeten laten uitvoeren⁴. Evenmin mogen garantievoorwaarden eisen dat reserveonderdelen van het merk van de autofabrikant worden gebruikt bij vervangingen van onderdelen die niet onder de garantievoorwaarden vallen. (Deze beide soorten restricties worden in de rest van deze vragen en antwoorden, respectievelijk, "servicerestricties" en "reserveonderdelenrestricties" genoemd.) Met dit soort restricties is de kans groot dat de overeenkomst tussen de autofabrikant en zijn erkende dealers of reparateurs in strijd is met de EU-mededingingsregels. De achterliggende redenering bij dit algemene beginsel is dat het risico bestaat dat door dit soort gedragingen de markt wordt afgeschermd voor onafhankelijke reparateurs of dat andere kanalen voor de productie en distributie van reserveonderdelen worden afgesloten. Dit kan dan uiteindelijk een impact hebben op de prijs die consumenten voor reparatie- en onderhoudsdiensten betalen.

Over de reikwijdte van dit algemene beginsel zijn vragen binnengekomen. Ook werd de vraag gesteld of dit beginsel in bepaalde omstandigheden geldt. Daarnaast kwamen er vragen of consumenten wel kan worden belet aanspraak te maken op de garantie voor een voertuig dat zij/hij heeft gekocht bij een erkende dealer in een andere EU-lidstaat.

De antwoorden die u hieronder vindt, houden geen rekening met de toepassing van de nationale wetgeving inzake consumentenbescherming, die misschien specifieke verplichtingen oplegt en specifieke rechten verleent. Zij gelden evenmin voor zogeheten coulanceregelingen waarmee een autoleverancier⁵ zijn dealers vraagt om buiten de garantieperiode bepaalde defecten gratis te repareren.

⁴ Zie punt 69 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

⁵ In dit document wordt de term "autoleverancier(s)" meestal gebruikt voor autofabrikant(en); soms kan hij echter, afhankelijk van de context, ook andere categorieën marktdeelnemers omvatten zoals invoerders of hoofddealers (ten opzichte van subdealers).

1. Maakt het voor de beoordeling van de restricties inzake service of reserveonderdelen een verschil of deze in het aankoopcontract of in het onderhouds- of garantieboekje staan?⁶

Neen. In de praktijk staan de restricties inzake service of reserveonderdelen misschien niet in het aankoopcontract, maar in een ander document, zoals het service- of garantieboekje. Deze restricties worden in beginsel op dezelfde wijze beoordeeld, ongeacht het document waarin de restricties zijn opgenomen.

Ongeacht het document waarin de restricties zijn geformuleerd, is het gevaar groot dat consumenten hierdoor gaan geloven dat de garantie komt te vervallen wanneer de servicing gebeurt in onafhankelijke garages of reserveonderdelen van andere merken worden gebruikt. Daardoor zal dan weer de markt voor dit soort marktspelers worden afgeschermd of zullen andere kanalen voor de distributie van reserveonderdelen worden afgesloten.

2. Maakt het voor de beoordeling van de restricties inzake service of reserveonderdelen een verschil of deze zijn beschreven in een uitgebreide garantie die bij de verkoop van het voertuig (of kort nadien) is afgegeven door het erkende netwerk?

Neen. Meestal doet het er voor de beoordeling van restricties inzake service of reserveonderdelen niet toe of deze zijn opgenomen in de garantie van de autoleverancier dan wel in een uitgebreide garantie die door het erkende netwerk bij de verkoop van het voertuig (of kort nadien) is afgegeven.

Net als autofabrikanten of hun invoerders, zijn ook de dealers en erkende reparateurs binnen een stelsel van selectieve distributie partij bij een netwerk van overeenkomsten. Indien deze partijen overeenkomen een garantieregeling aan te bieden en de betrokken garanties een restrictie inzake service of reserveonderdelen bevat, dreigt dit de markt voor onafhankelijke reparateurs af te schermen of andere distributiekkanalen voor reserveonderdelen af te sluiten. Daarom dreigen de overeenkomsten tussen de autoleverancier en zijn erkende reparateurs en distributeurs van reserveonderdelen door de garantieregeling een concurrentieverstorend effect te krijgen of dreigt dit effect te worden versterkt.

3. Maakt het voor de beoordeling van de restricties inzake service of reserveonderdelen een verschil of deze zijn opgenomen in een uitgebreide garantie die de autoleverancier (of het erkende netwerk bij de verkoop van het voertuig of kort nadien) heeft geregeld via een derde partij zoals een verzekeraar?

Neen. In beginsel maakt het geen verschil voor de beoordeling van restricties inzake service of reserveonderdelen dat zij zijn opgenomen in de garantie die de autoleverancier (of de leden van zijn erkende netwerk bij de verkoop van het voertuig

⁶ Bij vragen 1, 2 en 3 wordt ervan uitgegaan dat de ondertekening van het aankoopcontract of de overhandiging van het garantieboekje aan de eindgebruiker deel uitmaakt van of betrekking heeft op de overeenkomst tussen de autofabrikant en de dealer, en dus kan worden getoetst aan artikel 101 VWEU. In deze vragen gaat het niet om de situatie waarin de dealer deel uitmaakt van het concern van de autofabrikant (bijv. een dochteronderneming van de autofabrikant is).

of kort nadien; zie vraag 2) heeft geregeld via een derde partij (doorgaans een verzekeraar).

Dat de uitgebreide garantie die de restrictie inzake service of reserveonderdelen bevat, via een derde partij is geregeld, heeft geen effect voor de beoordeling zoals die in de aanvullende richtsnoeren wordt beschreven. Bepalend is de vraag of de restrictie inzake service of reserveonderdelen een factor is waarop één of meer partijen van het netwerk van selectieve-distributieovereenkomsten greep hebben⁷ en of de toepassing ervan de markt voor onafhankelijke reparateurs dreigt af te schermen of andere kanalen voor de distributie van reserveonderdelen dreigt af te sluiten.

4. Maakt het voor de beoordeling van de restricties inzake service of reserveonderdelen een verschil of deze zijn opgenomen in een uitgebreide garantie die consumenten enkele jaren na de aanschaf van het voertuig bij een erkende reparateur of de autoleverancier kopen?

Ja. Het is weinig waarschijnlijk dat dit soort garantie een overtreding van de EU-mededingingsregels oplevert.

Jaren na de aankoop van het voertuig hebben dealers niet dezelfde mate van bevoorrechte toegang tot klanten dan het geval was in de periode kort ná de aankoop. Dit betekent dat andere aanbieders van uitgebreide garanties, zoals ketens van onafhankelijker reparateurs en verzekeringsmaatschappijen, waarschijnlijk minder voor grote barrières staan die hen beletten om hun producten aan autobezitters aan te bieden. In die omstandigheden is de kans klein dat onafhankelijke reparateurs te maken krijgen met een aanzienlijk afschermingseffect, zelfs indien de voertuiggaranties die autoleveranciers of hun erkende netwerken afgeven, restricties inzake service of reserveonderdelen bevatten⁸.

5. Moet een consument de garantie kunnen genieten op een voertuig dat zij/hij bij een erkende dealer in een andere EU-lidstaat heeft gekocht?

Ja. Wel kunnen er bepaalde restricties gelden over de reikwijdte van de garantie.

Wanneer autoleveranciers garanties op voertuigen die consumenten bij erkende dealers in andere lidstaten hebben gekocht, niet honoreren of hun erkende reparateurs contractueel verplichten om voor die voertuigen werk onder garantie uit te voeren, zou dit een verkoopbeperking zijn. De betrokken selectieve-distributieovereenkomsten zouden dan waarschijnlijk in strijd zijn met de EU-mededingingsregels⁹.

⁷ Doorgaans is het weinig waarschijnlijk dat dit soort restricties inzake service of reserveonderdelen de verzekeringsmaatschappij een voordeel opleveren.

⁸ Dit soort garanties zal dus waarschijnlijk niet met zich brengen dat de betrokken selectieve-distributieovereenkomsten onder artikel 101 VWEU vallen.

⁹ Deze overeenkomsten zouden dan waarschijnlijk onder artikel 101 VWEU vallen. Bovendien zouden zij waarschijnlijk geen ontheffing kunnen krijgen op grond van Verordening (EU) nr. 330/2010 van de Commissie van 20 april 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen (Pb EU nr. L 102 van 23.4.2010, blz. 1). De betrokken clausules

Dezelfde redenering geldt ook voor gratis servicing of werkzaamheden uitgevoerd naar aanleiding van een terugroepactie¹⁰. Deze redenering blijft ook gelden wanneer de consument het voertuig via een tussenpersoon met een mandaat heeft gekocht. Voor garanties op voertuigen die bij erkende dealers in andere lidstaten zijn gekocht, mogen ook geen extra administratieve procedures gelden die de uitvoering van de werkzaamheden vertragen.

Belangrijk is wel vast te stellen dat garantievoorwaarden van lidstaat tot lidstaat kunnen verschillen en dat autoleveranciers bij het bepalen van de adviesprijs van het voertuig meestal rekening houden met de kostprijs van het nakomen van de garantievoorwaarden. Wordt een voertuig uitgevoerd, dan heeft de autoleverancier het recht de voorwaarden van de oorspronkelijke garantie voor het voertuig toe te passen. Hij is dus niet verplicht om gunstigere garantievoorwaarden toe te passen die gelden voor voertuigen die worden verkocht in de lidstaat van invoer.

Ook wanneer consumenten hebben bijbetaald voor een mobiliteitsgarantie, kan het zijn dat deze regeling alleen geldt binnen een bepaalde lidstaat.

6. Maakt het voor de beoordeling van een reserveonderdelenrestricties een verschil of de autofabrikant voor werkzaamheden die niet onder de garantie vallen, eist dat een reserveonderdeel (zoals smeermiddel) van een bepaalde leverancier wordt gebruikt (in plaats van te eisen dat reserveonderdelen van zijn eigen merk worden gebruikt)?

Over het algemeen niet. Dit soort restricties zou waarschijnlijk in strijd blijken te zijn met de EU-mededingingsregels.

Net als bij een restrictie inzake reserveonderdelen waarbij, wil de garantie gelden, reserveonderdelen van het merk van de autofabrikant moeten worden gebruikt, valt ook van een restrictie inzake reserveonderdelen die het gebruik van reserveonderdelen van een bepaalde autofabrikant eist (en niet gewoon aanbeveelt), te verwachten dat hiermee andere kanalen voor de distributie van reserveonderdelen worden afgeschermd.

Toch heeft een autofabrikant het recht te vragen garanties te honoreren wanneer de toestand die tot het beroep op de garantie leidt, oorzakelijk verband houdt met een

zouden namelijk een restrictie van de verkoop zijn in de zin van artikel 4, onder b) of c), van die verordening; zie <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:NL:PDF> Zie ook punt 50 en met name voetnoot 4 van de richtsnoeren inzake verticale restricties (Pb EU nr. C 130 van 19.5.2010, blz. 1), te vinden onder: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:NL:PDF> Ten slotte zouden zij waarschijnlijk evenmin een ontheffing kunnen krijgen op grond van artikel 101, lid 3, VWEU; zie ook het arrest van het Hof van Justitie van 10 december 1985 in zaak 31/85, SA ETA Fabriques d'Ébauches / SA DK Investment e.a. (Jurispr. 1985, blz. 3933).

¹⁰ Wanneer autofabrikanten geen gratis servicing of werkzaamheden naar aanleiding van terugroepacties uitvoeren voor voertuigen die consumenten bij erkende dealers in andere lidstaten hebben gekocht, of wanneer zij hun erkende reparateurs verplichten met betrekking tot deze voertuigen diensten te leveren naar aanleiding van terugroepacties, zou dit eveneens een restrictie van de verkoop inhouden. De betrokken selectieve-distributieovereenkomsten zouden waarschijnlijk in strijd zijn met de EU-mededingingsregels.

defect aan een specifiek reserveonderdeel dat van een andere leverancier afkomstig is.

LEASING

Leasingcontracten tussen ondernemingen vallen niet onder de algemene EU-regels inzake verticale overeenkomsten¹¹. Zij vallen evenmin onder de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen¹². Overeenkomsten tussen leasebedrijven en particuliere automobilisten vallen niet onder artikel 101 VWEU.

Toch kwam de volgende vraag vaak terug.

7. Wanneer een voertuig wordt geleased bij een bedrijf met banden met de autoleverancier, kan dat bedrijf dan eisen dat de servicing gebeurt binnen het erkende netwerk van de autoleverancier en/of dat reserveonderdelen worden gebruikt van het merk van die autoleverancier?

Ja, tenzij het zeker is (of totdat er zekerheid komt) dat de eigendom van het voertuig na afloop van het contract of aan het eind van de leaseperiode aan de leasingnemer zal worden overgedragen.

Het principe is dat het leasebedrijf, zolang niet vast staat dat de eigendom van het voertuig aan de leasingnemer wordt overgedragen, er baat bij heeft dat het voertuig zijn restwaarde behoudt. Het leasebedrijf mag dus een hogere waarde voor het voertuig bepalen indien dit steeds is onderhouden binnen het erkende reparatienetwerk en daarbij uitsluitend reserveonderdelen van de autoleverancier werden gebruikt.

Het kan echter ook zijn dat de eigendomsoverdracht zeker zal plaatsvinden (omdat dit zo in het contract of in de betreffende wetgeving is vastgesteld of omdat de leasingnemer heeft besloten van de betreffende optie gebruik te maken). In dat geval kan het leasebedrijf in beginsel niet beweren dat het een specifiek belang heeft bij de restwaarde van het voertuig, waardoor het de leasingnemer restricties mag opleggen inzake het gebruik van de dienstverlening van onafhankelijke reparateurs of het gebruik van andere reserveonderdelen. In dat verband bevindt het leasebedrijf zich in dezelfde positie zoals die normaal gesproken zou gelden bij een gewone koopovereenkomst.

RESERVEONDERDELEN

De levering van reserveonderdelen valt onder drie sectorspecifieke hardcorebepalingen in de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen¹³. Toch keerden bepaalde vragen met betrekking tot de levering van reserveonderdelen aan onafhankelijke en erkende reparateurs vaak terug.

¹¹ Zie de richtsnoeren inzake verticale restricties (cf. voetnoot 9), punt 26.

¹² Zie artikel 2 van Verordening (EU) nr. 461/2010 (cf. voetnoot 1).

¹³ Zie artikel 5 van Verordening (EU) nr. 461/2010 (cf. voetnoot 1).

8. Kan een autoleverancier aan de toekenning van bonussen of kortingen voor *captive parts*¹⁴ de eis verbinden dat ook reserveonderdelen worden afgenomen waarvoor wél concurrentie bestaat?

Deze kwestie komt niet aan bod in de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen of in de aanvullende richtsnoeren. Onder bepaalde omstandigheden kunnen voorwaardelijke kortingen misbruik van een machtspositie zijn en dus leiden tot een overtreding van de EU-mededingingsregels.

In de meeste gevallen zijn bonus- en kortingregelingen toegestaan en misschien zelfs een concurrentiebevorderend middel om een reparateur te stimuleren meer reserveonderdelen van het betrokken merk te verkopen. Toch is bij *captive parts* waarvoor de autoleverancier een machtspositie heeft, voorzichtigheid geboden. Aan bonussen of kortingen voor deze reserveonderdelen de voorwaarde verbinden dat de reparateur reserveonderdelen van het merk van de autoleverancier koopt waarvoor wél concurrentie bestaat, zou kunnen betekenen dat de betrokken leverancier een machtspositie op één markt als hefboom gebruikt om een voordeel op de andere markt te verwerven¹⁵.

9. Mag een autoleverancier zijn erkende reparateurs verplichten om reserveonderdelen van andere merken niet samen met de reserveonderdelen van zijn eigen merk op te slaan?

Over het algemeen wel, zolang het voor de betrokken reparateurs daardoor niet te moeilijk wordt om onderdelen van andere merken te gebruiken.

Het kan in het rechtmatige belang van een autoleverancier zijn ervoor te zorgen dat erkende reparateurs reserveonderdelen ordelijk opslaan. Wanneer de juiste onderdelen makkelijk te vinden zijn, kan dit een impact hebben op de merkperceptie bij de consument. Autoleveranciers kunnen er ook een rechtmatig belang bij hebben dat reserveonderdelen van andere merken niet per vergissing worden gebruikt bij reparaties onder garantie of bij servicepakketten waarvoor zij de kosten dragen.

Dit soort eisen mag er echter niet toe leiden dat het voorraadbeheer nodeloos wordt gecompliceerd, dat er meer opslagruimte nodig is of dat de toegang zo sterk wordt verhinderd dat reparateurs het opgeven om onderdelen van andere merken te gebruiken¹⁶. Voorbeelden van restricties die wellicht niet te verantwoorden zijn, zijn onder meer de eisen van een autoleverancier dat zijn reparateurs een aparte

¹⁴ Captive parts (of *original equipment* - OE) zijn reserveonderdelen die alleen bij de autofabrikant of bij leden van zijn erkende netwerken verkrijgbaar zijn; zie punt 22 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

¹⁵ Dit zou dan een inbreuk op artikel 102 VWEU zijn. Algemene aanwijzingen met betrekking tot de toepassing van artikel 102 VWEU zijn te vinden in de mededeling van de Commissie "Richtsnoeren betreffende de handhavingsprioriteiten van de Commissie bij de toepassing van artikel 82 van het EG-Verdrag op onrechtmatig uitsluitingsgedrag door ondernemingen met een machtspositie" (Pb EU nr. C 45 van 24.2.2009, blz. 7), zie <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:NL:PDF> Zie daarin vooral deel IV.B over koppelverkoop en bundeling.

¹⁶ Eisen die dat effect sorteren, kunnen misschien worden beschouwd als indirecte niet-concurrentiebedingen waarvan de impact dient te worden getoetst aan de richtsnoeren inzake verticale restricties (cf. voetnoot 9).

opslagruimte voor dit soort onderdelen hebben of dat zij dit soort onderdelen niet opslaan bij de werkpost.

10. Mag een erkende reparateur weigeren *captive parts* te leveren aan onafhankelijke garages?

Over het algemeen wel. Het is weinig waarschijnlijk dat de EU-mededingingsregels worden overtreden indien een erkende reparateur gewoon eenzijdig weigert om reserveonderdelen te leveren aan onafhankelijke reparateurs.

Meestal hebben erkende reparateurs er belang bij om reserveonderdelen aan onafhankelijke reparateurs te verkopen, omdat zij hierop marges kunnen behalen.

Mocht een erkende reparateur om een of andere reden eenzijdig besluiten om geen *captive parts* aan onafhankelijke reparateurs te verkopen, dan is de kans klein dat hiermee de EU-mededingingsregels zouden worden overtreden¹⁷. Doorgaans kunnen onafhankelijke reparateurs zich voor de aankoop van de *captive parts* wenden tot een andere erkende reparateur.

Mochten leden van een netwerk van selectieve distributie echter met elkaar afspreken om geen *captive parts* aan onafhankelijke reparateurs te leveren, dan zou de betrokken overeenkomst wellicht concurrentieverstorend zijn¹⁸.

11. Onder welke omstandigheden zou een autoleverancier verplicht zijn om reserveonderdelen rechtstreeks aan onafhankelijke reparateurs te leveren?

Wanneer onafhankelijke reparateurs verregaande problemen zouden hebben om *captive parts* bij erkende distributeurs van dit soort onderdelen te betrekken, kan het niet-leveren van dit soort onderdelen door de autofabrikant resulteren in een overtreding van de EU-mededingingsregels.

Autoleveranciers leveren hun erkende reparateurs het volledige aanbod aan reserveonderdelen dat nodig is om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan motorvoertuigen van hun merk uit te voeren. Zij zijn ook de enige bedrijven die reparateurs en distributeurs bepaalde onderdelen kunnen leveren. Wanneer onafhankelijke reparateurs deze *captive parts* niet bij erkende distributeurs kunnen betrekken en de autoleverancier weigert rechtstreeks aan onafhankelijke reparateurs te leveren, zou dit de eventuele negatieve effecten kunnen versterken die uitgaan van de overeenkomsten tussen die leverancier en zijn erkende reparateurs en/of

¹⁷ Artikel 101 VWEU zou niet van toepassing zijn, omdat het besluit om de reserveonderdelen niet te verkopen niet voortvloeit uit een overeenkomst. En ook artikel 102 VWEU zou doorgaans niet van toepassing zijn, omdat het weinig waarschijnlijk is dat de betrokken erkende reparateur als een onderneming met een machtspositie kan worden beschouwd.

¹⁸ In dat geval zou die overeenkomst namelijk onder artikel 101 VWEU vallen. Belangrijk is ook te vermelden dat een restrictie die een leverancier oplegt voor de verkoop van reserveonderdelen door een lid van een erkend netwerk aan onafhankelijke reparateurs, een hardcore-restrictie vormt (zie artikel 5, onder a), van Verordening (EU) nr. 461/2010 (cf. voetnoot 1)) en dus waarschijnlijk ook onder artikel 101 VWEU valt.

distributeurs van onderdelen¹⁹. Meer bepaald zou het feit dat er geen mogelijkheid is om aan *captive parts* te komen, de marktpositie van onafhankelijke spelers in het gedrang brengen, met uiteindelijk schade voor consumenten tot gevolg.

12. Kan een autoleverancier een lid van zijn erkend distributienetwerk voor reserveonderdelen beletten om reserveonderdelen te verkopen aan onafhankelijke reparateurs die onafhankelijke distributeurs van reserveonderdelen als inkoopagenten gebruiken?

Over het algemeen niet. Mocht een erkende distributeur van reserveonderdelen eenzijdig besluiten om niet te verkopen aan onafhankelijke reparateurs die via agenten werken, dan zou dit geen inbreuk op de EU-mededingingsregels zijn. Wanneer echter een autoleverancier zijn distributeurs zou instrueren om niet via agenten te verkopen, zouden zijn distributieovereenkomsten waarschijnlijk wel een inbreuk op de EU-mededingingsregels vormen.

De meeste autoleveranciers werken voor de verkoop van reserveonderdelen met stelsels van kwalitatieve selectieve distributie. Onafhankelijke reparateurs gelden voor de toepassing van de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen als eindgebruikers van reserveonderdelen²⁰. Wanneer een autoleverancier zijn selectieve distributeurs zou beletten om aan dit soort reparateurs te verkopen indien dezen een beroep doen op agenten, zou dit een concurrentiebeperkende restrictie op passieve verkopen zijn.

Agenten moeten in beginsel worden behandeld als een verlengstuk van de contractpartij. Om echter als agent te worden beschouwd, moet betrokkene instructies hebben gekregen om een welbepaalde bestelling te plaatsen en mag hij niet handelen in onderdelen die hij heeft ingekocht bij leden van het selectieve-distributiestelsel. Een autoleverancier heeft het recht om de leden van een netwerk te instrueren niet te verkopen aan bedrijven die van plan zijn om de betrokken onderdelen door te verkopen.

ELEKTRONISCHE APPARATUUR

Op de markt zijn er twee categorieën elektronische diagnose- en reparatieapparatuur: de merkspecifieke apparatuur die door een derde partij wordt geproduceerd, maar door de autoleverancier op de markt wordt gebracht, en andere apparatuur die is ontworpen voor het repareren van verschillende automerken. Over beide soorten apparatuur zijn er vragen gekomen.

13. Mag in de overeenkomsten tussen de autoleverancier en de leden van zijn erkende reparatiewerk staan dat erkende reparateurs welbepaalde elektronische diagnose- of reparatieapparatuur of -uitrusting moeten gebruiken voor het

¹⁹ Daardoor zouden deze overeenkomsten onder artikel 101 VWEU gaan vallen. Onder bepaalde omstandigheden zou, wanneer de betrokken onderdelen niet bij erkende distributeurs van reserveonderdelen beschikbaar zijn, het niet vrijgeven van die onderdelen een inbreuk op artikel 102 VWEU kunnen vormen.

²⁰ Artikel 5, onder a), van Verordening (EU) nr. 461/2010 (cf. voetnoot 1).

repareren, services en onderhouden van voertuigen, zelfs al is er elders gelijkwaardige apparatuur en uitrusting beschikbaar?

Over het algemeen wel. De kans is klein dat dit soort restricties tot een inbreuk op de EU-mededingingsregels leidt²¹.

Wanneer een autoleverancier met een producent van apparatuur overeenkomt dat zijn volledige erkende reparatienetwerk dezelfde apparatuur moet gebruiken, kan dat schaalvoordelen opleveren. Ook zullen er waarschijnlijk gemakkelijker gemeenschappelijke oplossingen voor technische problemen komen wanneer dezelfde apparatuur wordt gebruikt. Bovendien wordt opleiding eenvoudiger indien alle technici gemeenschappelijke apparatuur gebruiken. In de meeste omstandigheden zal de vermelding dat een erkende reparateur toegang heeft tot bepaalde apparatuur, waarschijnlijk een aanvaardbaar kwaliteitscriterium zijn²².

14. Gelden de aanwijzingen die in de aanvullende richtsnoeren met betrekking tot technische informatie worden gegeven, ook voor producenten van apparatuur die tot dit soort informatie toegang willen krijgen om multi-brand reparatieapparatuur te produceren?

Neen. Wanneer de aanvullende richtsnoeren kijken naar de vraag of het achterhouden van technische informatie een inbreuk van de EU-mededingingsregels dreigt op te leveren, maken zij een onderscheid tussen technische informatie die uiteindelijk wordt gebruikt voor het repareren en onderhouden van motorvoertuigen, en technische informatie die moet dienen voor andere doeleinden, zoals de productie van gereedschap²³.

Wat betreft de toegang van onafhankelijke reparateurs tot technische informatie en apparatuur, de aanvullende richtsnoeren willen beletten dat autofabrikanten onafhankelijke reparateurs discrimineren ten opzichte van hun erkende reparateurs waar het gaat om het leveren van essentiële middelen waarover de autofabrikant controle heeft en die niet bij andere bronnen beschikbaar zijn²⁴. De aanvullende richtsnoeren willen zo garanderen dat onafhankelijke reparateurs op dezelfde voorwaarden toegang hebben tot merkspecifieke apparatuur als leden van de erkende netwerken.

De overeenkomsten tussen de autofabrikant en de producent van apparatuur vallen onder de algemene EU-mededingingsregels en moeten ook op die basis worden beoordeeld²⁵.

²¹ De aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2) bieden meer duidelijkheid over de relaties tussen producenten van apparatuur en autoleveranciers; zie met name de punten 23 en 24.

²² Door deze restrictie zullen de overeenkomsten tussen de autofabrikant en de reparateurs niet onder artikel 101, lid 1, VWEU vallen.

²³ Zie punt 65 (met name onder d)) van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

²⁴ In dat geval zouden de overeenkomsten met erkende reparateurs onder artikel 101 VWEU vallen.

²⁵ De autoleverancier en de producent van apparatuur moeten dus hun overeenkomsten toetsen aan de artikelen 101 en 102 VWEU, en met name aan Verordening (EU) nr. 330/2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, VWEU op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen (cf. voetnoot 9) en de richtsnoeren inzake verticale restricties (cf. voetnoot 9).

TOEGANG TOT TECHNISCHE INFORMATIE

Ondanks de uitgebreide toelichting die op dit punt in de aanvullende richtsnoeren is te vinden²⁶, hebben de Commissie maar ook de nationale mededingingsautoriteiten vragen gekregen over veiligheid en beveiliging, prijzenbeleid en het specifieke thema van de servicegeschiedenis van auto's.

15. Kan een autofabrikant onafhankelijke marktpartijen om veiligheids- of beveiligingsredenen de toegang tot technische informatie weigeren?

Het antwoord is doorgaans neen. Aangenomen mag namelijk worden dat een autofabrikant waarschijnlijk de enige bron is die volledige toegang tot technische informatie over voertuigen van zijn merken biedt (en dat zijn overeenkomsten betreffende de levering van dit soort informatie dus niet in aanmerking komen voor de *safe-harbour* die de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen heeft gecreëerd). In dit soort situatie van een (bijna-)monopoliepositie zou het niet in overeenstemming zijn met de EU-mededingingsregels om botweg de toegang tot technische informatie te weigeren wegens vermeende veiligheids- of beveiligingsredenen.

Autofabrikanten moeten in beginsel technische informatie waarvoor zij de enige bron zijn, vrijgeven aan onafhankelijke marktpartijen. Alleen bij hoge uitzondering valt het niet-verstrekken van dit soort informatie te verantwoorden om veiligheids- of beveiligingsredenen²⁷. Factoren waarmee in individuele gevallen rekening moet worden gehouden, zijn onder meer:

Om hoeveel informatie gaat het?

Onafhankelijke garages zijn doorgaans vertrouwd met systemen met veiligheidseffecten, zoals banden, stuurinrichting, remmen en schokdempers. In het verleden hebben zij trouwens ook aan deze systemen gewerkt, zonder aantoonbaar negatieve gevolgen voor de veiligheid. Om veiligheidsredenen restricties opleggen die een invloed hebben op de levering van onderdelen voor dit soort systemen, zou waarschijnlijk niet als terecht worden beschouwd²⁸.

De beschikbaarheid van minder beperkende vormen van bescherming

Veiligheid: Soms is het nodig om de toegang te beperken tot een voor de veiligheid belangrijk onderdeel waarmee onafhankelijke reparateurs waarschijnlijk niet vertrouwd zijn - zoals een hoogspanningssysteem dat specifiek in een bepaald model is ingebouwd, of een techniek voor het vervangen van met koolstofvezel versterkte carrosseriepanelen. In dat geval dient de autofabrikant de minst beperkende middelen

²⁶ Zie met name de punten 62 e.v. van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

²⁷ Zoals de aanvullende richtsnoeren uiteenzetten, is de regel dat door weigeringen om technische informatie vrij te geven, de overeenkomsten tussen de autoleveranciers en hun erkende reparateurs onder artikel 101 VWEU kunnen vallen; zie met name punt 63 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2). Toch kunnen, in bepaalde omstandigheden, autoleveranciers tot de conclusie komen dat, zelfs indien bepaalde informatie wordt achtergehouden, hun overeenkomst een ontheffing kan krijgen op grond van artikel 101, lid 3, VWEU. Dit is echter weinig waarschijnlijk in een situatie van een (bijna-)monopoliepositie.

²⁸ Dit soort praktijken zou waarschijnlijk geen ontheffing kunnen krijgen op grond van artikel 101, lid 3, VWEU.

toe te passen om het gewenste resultaat te bereiken. Dit kan bijvoorbeeld door van onafhankelijke reparateurs te eisen dat zij voor dat bepaalde systeem of die bepaalde techniek een opleiding volgen. Wanneer de autofabrikant (of een onderneming die namens hem optreedt) die opleiding aanbiedt, mag van de onafhankelijke reparateur niet worden geëist dat meer opleiding wordt gevolgd dan deze nodig heeft om aan het systeem te werken of om de techniek onder de knie te krijgen waarvoor de afwijking wordt gevraagd.

Beveiliging: Wat betreft informatie inzake beveiliging, een controle van het strafregister kan vaak als een passend, minder beperkend middel worden gezien om de bescherming te garanderen.

16. Kan een autofabrikant voor technische informatie kortingen of terugstortingen toekennen indien een erkende reparateur een bepaalde hoeveelheid reserveonderdelen of apparatuur van het merk van de autofabrikant afneemt?

Deze kwestie komt niet aan bod in de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen of in de aanvullende richtsnoeren. Onder bepaalde omstandigheden kan dit soort praktijken misbruik van een machtspositie zijn en dus leiden tot een overtreding van de EU-mededingingsregels.

De autofabrikant is waarschijnlijk de enige bron voor het volledige aanbod aan technische informatie voor auto's van zijn merken. Kortingen of terugstortingen toekennen voor technische informatie op voorwaarde dat een reparateur een bepaalde hoeveelheid onderdelen of apparatuur van het merk van de autofabrikant afneemt, kan betekenen dat de autofabrikant zijn machtspositie op één markt als hefboom gebruikt om een voordeel op de andere markt te verwerven²⁹.

17. Kan een onafhankelijke reparateur worden belet om toegang te krijgen tot of een update te maken van een geprinte of elektronische versie van de servicegeschiedenis van de auto?

Neen, omdat een autoleverancier en/of zijn erkende reparateurs waarschijnlijk de enige bron voor een uitgebreid dossier over de voertuigen van zijn merken zijn. Door dit soort weigering om toegang tot het servicedossier te geven, zouden de overeenkomsten tussen de autoleverancier en zijn erkende reparateurs waarschijnlijk de EU-mededingingsregels overtreden.

De bestaande service- en reparatiegegevens dienen, ongeacht het formaat, bij het toepassen van de aanvullende richtsnoeren te worden behandeld als technische informatie. Meestal moet de reparateur toegang tot dit soort gegevens hebben, om te kunnen nagaan welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om het serviceschema bij te werken.

Onvolledige service- en reparatiegegevens zouden waarschijnlijk de restwaarde van de auto doen dalen en het moeilijker maken om te bewijzen dat de

²⁹ Algemene aanwijzingen over de toepassing van artikel 102 VWEU zijn te vinden in de richtsnoeren betreffende de handhavingsprioriteiten van de Commissie bij de toepassing van artikel 82 van het EG-Verdrag op onrechtmatig uitsluitingsgedrag door ondernemingen met een machtspositie (cf. voetnoot 15).

garantievoorwaarden zijn nageleefd. Wanneer onafhankelijke reparateurs dit soort gegevens niet kunnen actualiseren, zou dit consumenten waarschijnlijk ervan afschrikken om een beroep te doen op onafhankelijke reparateurs - waardoor dit soort marktdeelnemers een belangrijk deel van de markt voor zich afgeschermd zien.

TOEGANG TOT ERKENDE NETWERKEN

De aanvullende richtsnoeren formuleren het beginsel dat erkende reparatienetwerken, afgezien van de *safe-harbour* die met de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen werd gecreëerd³⁰, in de regel moeten open staan voor alle bedrijven die aan de betreffende kwaliteitscriteria voldoen³¹. Toch is de vraag gerezen of bepaalde toegangsvoorwaarden als niet-kwalitatief moeten worden beschouwd (en dus zouden gelden als kwantitatieve criteria)³².

18. Mag een autoleverancier de toegang tot zijn erkende reparatienetwerk weigeren omdat de betrokken reparateur al een erkenning heeft als reparateur van auto's van een merk van een concurrerende autoleverancier?

Het antwoord is meestal neen wanneer het gaat om overeenkomsten die buiten de door de groepsvrijstellingsverordening motorvoertuigen gecreëerde *safe-harbour* vallen. Dit soort weigering zou er wellicht toe leiden dat de betrokken overeenkomsten de EU-mededingingsregels overtreden.

In het overgrote deel van de gevallen hanteren autoleveranciers kwaliteitscriteria om hun erkende reparateurs te selecteren³³. De vraag rijst of de voorwaarde dat reparateurs geen voertuigen van merken van een andere leverancier mogen repareren, een geldige kwaliteitseis is. Om dit te kunnen bepalen, moet worden onderzocht of deze voorwaarde al dan niet objectief is en vereist is door de aard van de dienstverlening. Normaal gesproken is het zo dat het niet noodzakelijk is dat reparatiediensten voor één merk uitsluitend moeten worden uitgevoerd door bedrijven die geen reparaties mogen uitvoeren aan voertuigen van andere merken. Dit soort verplichting vormt dus doorgaans een niet-kwalitatief criterium dat de mededinging kan beperken op de betrokken markt (de markt voor reparatie- en onderhoudsdiensten van het betrokken merk).

³⁰ In de meeste gevallen mag worden verwacht dat erkende reparatienetwerken van autofabrikanten de 30%-marktaandeeldrempel op de betrokken markt(en) zullen overschrijden.

³¹ Zie met name de punten 70 en 71 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

³² Voor selectieve-distributieovereenkomsten geldt een groepsvrijstelling zolang het marktaandeel van de partijen minder dan 30% bedraagt, en op de voorwaarden die in de verordening zijn vastgesteld; zie punt 46 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2). Bovendien vallen distributieovereenkomsten die zuiver op kwaliteitscriteria zijn gebaseerd, niet onder artikel 101 VWEU, ongeacht het marktaandeel van de partijen; zie punt 43 van de aanvullende richtsnoeren (cf. voetnoot 2).

³³ Zoals uitgelegd in voetnoot 32 vallen kwalitatieve selectieve-distributieovereenkomsten in beginsel niet onder artikel 101 VWEU.

