



Den **nye**
konkurranserettslige
rammen for
ettermarkedet
i bilbransjen



FORORD

Etter utløpet av gruppeunntaket for motorvognsektoren (forordning 1400/2002) 31. mai 2010, har Europakommisjonen innført en ny konkurranserettslig ramme med fokus på spørsmål knyttet til ettermarkedet.

Disse nye reglene gjelder for markedet fra 1. juni 2010, og er nedfelt i fire sentrale juridiske instrumenter:

- Gruppeunntaksregler for motorvognsektoren, forordning (EU) nr. 461/2010
- Sektorspesifikke retningslinjer om vertikale konkurransebegrensninger i avtaler om salg og reparasjon av motorvogner og for distribusjon av reservedeler til motorvogner
- Gruppeunntak for vertikale avtaler, forordning (EU) nr. 330/2010
- Generelle retningslinjer for vertikale avtaler

Disse reglene gjelder til 31. mai 2023. De dekker handelen med reservedeler og reparasjon og vedlikehold av alle selvdrevne kjøretøyer med mer enn 3 hjul (dvs. personbiler, lette nyttekjøretøyer og tunge kjøretøyer). Mens de nye reglene er særlig viktige for å illustrere hva bilprodusentene kan og ikke kan gjøre, berører de også avtalene som inngås mellom uavhengige operatører i ettermarkedet.

Formålet ved denne orienteringen er å gi operatørene i markedet en oversikt over hvilke muligheter de har når det gjelder effektiv konkurranse i sektoren for reservedeler, reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.

Orienteringen henvender seg til alle aktører i ettermarkedskjeden: uavhengige og autoriserte verksteder, leverandører og distributører av reservedeler, utgivere av teknisk informasjon, produsenter av verktøy og verkstedutstyr, veiredningstjenester, i tillegg til mange andre uavhengige operatører som bidrar til effektiv reparasjon og vedlikehold av motorkjøretøyer i Europa.

1/

Mekanismen bak reglene

Fra 1. juni 2010 gjelder fire sentrale lovtekster som er utformet for å sikre effektiv konkurranse i ettermarkedet for motorvogner. To av disse tekstene inneholder sektorspesifikke regler, mens de to andre inneholder generelle regler som gjelder for alle industrisektorer:

Sektorspesifikke regler:

- Gruppeunntaksregler for motorvognsektoren, forordning (EU) nr. 461/2010
- Sektorspesifikke retningslinjer om vertikale begrensninger i avtaler om salg og reparasjon av motorvogner og for distribusjon av reservedeler til motorvogner

Generelle regler:

- Gruppeunntaksforordning for vertikale begrensninger, forordning (EU) nr. 330/2010
- Generelle retningslinjer om vertikale avtaler

Gruppeunntaksreglene (BER)

Forordningene om gruppeunntaksregler fritar en hel kategori av avtaler (gruppeunntak) fra den normale anvendelsen av konkurranseretten. Basert på forutsetningen om at verken leverandørens eller kjøperens markedsandel overstiger 30 %, tilbyr gruppeunntaksreglene en «trygg havn» der selskapene kan være sikre på at avtalene deres oppfyller konkurranserettens krav. De som nyter godt av fritaket, må selvfølgelig overholde de spesifikke bestemmelsene i reguleringene.

All sectors
incl.
automotive

Article 101 TFEU* (Former 81 EC)

**Vertical Restraints BER
N° 330/2010 & Guidelines**



Automotive
sector
only

Guidelines for the automotive sector

Automotive BER N° 461/2010



Dette stemmer særlig for de såkalte «kjernerestriksjonene» eller «svarte klausulene» – disse må overholdes uansett markedsandeler, ettersom brudd på disse bare kan begrunnes med svært eksepsjonelle omstendigheter.

For motorvognsektoren er gruppeunntaksreglene utfyllende. Selskaper som håper på å dra nytte av den «trygge havnen» må oppfylle kravene i de generelle reglene om vertikale begrensninger, i tillegg til de sektorspesifikke reglene. Dette gjelder for avtaler med bilprodusenter, så vel som for avtaler om distribusjon av deler i ettermarkedet.

De generelle reglene for vertikale begrensninger

De generelle gruppeunntaksreglene for vertikale begrensninger inneholder hovedregler som må tas i betraktning av alle som handler med varer eller tjenester. De omfatter flere kjernerestriksjoner, dvs. klausuler som må unngås i distribusjonsavtaler, siden de ville medføre problemer etter konkurranseretten. En bilprodusent som selger deler til autoriserte verksteder, må overholde disse begrensningene, i likhet med en leverandør av deler som selger produktene sine til en uavhengig grossist.

Særlig fastslår de generelle gruppeunntaksreglene for vertikale begrensninger at en leverandør normalt ikke kan kreve at kunden selger produktet videre til en fast pris eller en minstepris. Som en generell regel (som det er få unntak fra) kan kunden selv bestemme prisen for videresalg, uten å bli presset av leverandøren. Leverandøren kan imidlertid gi ikke-bindende anbefalinger.

Tilsvarende beskriver de generelle gruppeunntaksreglene begrensninger for fordeling på kunder og områder, leverandørens mulighet til å kreve at distributøren skal drive fra et avtalt forretningssted, eller hvilken rett medlemmene av et distribusjonssystem har til å kryssselge varer mellom seg.



Sektorspesifikke retningslinjer

Retningslinjenes styrke

Retningslinjene utfyller settet med konkurranseregler for motorvognsektoren. Ved å utfylle de generelle retningslinjene om vertikale begrensninger tjener de sektorspesifikke retningslinjene til å forklare gruppeunntaksreglene for motorvognsektoren og formidle Kommisjonens syn på konkurranserett anvendt på salg av nye biler, distribusjon av reservedeler og reparasjon av motorvogner. Dette er ikke bare forklaringer på innholdet i forordning 461/2010 om gruppeunntak for motorvognsektoren, slik det var tilfelle for veiledningsheftet om anvendelsen av forordning 1400/2002 om gruppeunntak for motorvognsektoren. I praksis er retningslinjene svært viktige. Selv om de teknisk sett bare er bindende for Europakommisjonen (og for de nasjonale konkurransemyndighetene), kan ingen foretak tillate seg å ignorere dem: De tolker, forklarer og til en viss grad utvider bestemmelsene i det bindende regelverket. I tilfelle en rettsvist vil domstolene ta hensyn til dem. EU-domstolen har flere ganger pekt på retningslinjenes betydning: de inngår i EUs lovverk, og former sentrale EU-retningslinjer og dermed også utviklingen av selve Den europeiske union.

Retningslinjene anvendt på ettermarkedet for motorvogner

For ettermarkedet forklarer de detaljert 1) hvordan bestemmelsene i gruppeunntaksreglene skal forstås og 2) hvordan man kan sikre effektiv konkurranse i situasjoner som faller utenfor virkeområdet for gruppeunntaksreglene, særlig i lys av den ovennevnte terskelen på 30 %, der det ikke vil bli gitt fritak for markedsandeler som overstiger dette.

2/

Handel med reservedeler og utstyr

Originaldeler og deler av tilsvarende kvalitet

Definisjoner

Det primære formålet ved definisjonene av «originaldeler» og «deler av tilsvarende kvalitet» som er gitt i retningslinjene, er å sikre effektiv konkurranse i markedet for reservedeler og utstyr.

I henhold til definisjonene som brukes av Europakommisjonen, er «originaldeler eller originalutstyr» deler eller utstyr som er produsert i samsvar med spesifikasjonene og produksjonsstandardene gitt av bilprodusenten for produksjon av deler eller utstyr til montering på sine bilmodeller.

Dette betyr at «originaldeler», hvis de oppfyller vilkårene ovenfor, kan være:

- deler produsert «internt» av bilprodusentene
- deler produsert av deleprodusenter og som leveres til bilfabrikkene for montering i deres bilmodeller eller for distribusjon til medlemmene av deres autoriserte nettverk.
- deler produsert av uavhengige deleprodusenter og som leveres til det uavhengige ettermarkedet, forutsatt at de er produsert i samsvar med bilprodusentenes spesifikasjoner. Dette kan for eksempel være tilfellet når en deleprodusent produserer eller har produsert deler for en bilprodusent. Disse delene bærer bare deleprodusentens varemerke.

Bilprodusentene forsyner sine autoriserte nettverk med sine egne varemerkede reservedeler, selv om disse oftest produseres av originale utstysleverandører. I slike tilfeller kan imidlertid deleprodusenten ikke hindres i å sette sitt eget varemerke på delen (enten alene eller parallelt, som «double branding»).

For å kunne anses å være av «tilsvarende kvalitet», må delene ha en tilstrekkelig høy kvalitet til at bruken av dem, i henhold til Europakommisjonen, ikke «setter det autoriserte reparasjonsnettverkets renommé i fare».

Byrden for å bevise at en del ikke oppfyller dette kravet, hviler på bilprodusenten, som må fremlegge bevis for dette dersom han vil hindre at autoriserte verksteder bruker denne delen.

Etter denne nye definisjonen viser ikke en «del av tilsvarende kvalitet» i seg selv til kvaliteten på delen som opprinnelig ble montert i kjøretøyet. Den kan tilsvare kvaliteten på reservedelene til et bestemt utvalg levert av kjøretøyprodusentene til sitt autoriserte nettverk, herunder reservedeler fra en bilprodusents «økonomilinje».

Sertifiseringskrav

Medlemmene av bilprodusentenes autoriserte nettverk har plikt til å bruke deler som minst er av tilsvarende kvalitet. Det er verdt å merke seg at uavhengige verksteder, siden de ikke er medlemmer av «franchise-nettverket», naturligvis ikke er underlagt slike forpliktelser. Som forklart ovenfor, hvis bilprodusentene ønsker å hindre at medlemmene i det autoriserte nettverket bruker en bestemt del, må de bevise at den aktuelle reservedelen ikke oppfyller kravene etter definisjonen av «originaldel» eller «del av tilsvarende kvalitet». Denne bevisbyrden ligger hos bilprodusentene, men for å lette salget fra uavhengige distributører til medlemmene av de autoriserte nettverkene, samt for å unngå mulige juridiske utfordringer fra bilprodusentene, oppfordres leverandørene av deler til å utferdige – på anmodning – et (egen) sertifikat for kvaliteten på delene (f.eks. på emballasjen, som en separat erklæring eller som en melding på Internett).





Frihet til å levere reservedeler og utstyr til ettermarkedet

Begrepet

I tråd med de tidligere gruppeunntaksreglene etter forordning 1400/2002 bekrefter den nye konkurranserettslige rammen at bilprodusentene ikke kan hindre sine leverandører av originaldeler i også å levere sine produkter som reservedeler til uavhengige distributører eller direkte til uavhengige eller autoriserte verksteder.

Som en direkte følge av dette, og for bedre logistisk effektivitet, står naturligvis uavhengige distributører av deler fritt til å forsyne uavhengige og autoriserte verksteder med delene levert fra leverandørene av deler.

For å møte kundenes etterspørsel kan deleprodusenter også forsyne det uavhengige ettermarkedet med reservedeler av høyere kvalitet enn det originale utstyret, eller med deler som er egnet til formålet og tilpasset kjøretøyets alder. Disse delene må selvfølgelig oppfylle alle lovens krav, og særlig kravene i produktsikkerhets- og miljølovgivningen.

Det nye regimet for «verktøyordninger»

I sin evaluering av hvordan de tidligere gruppeunntaksreglene i forordning 1400/2002 fungerte, fant Europakommisjonen at bilprodusentene i mange tilfeller misbrakte sin forhandlingsmakt til å begrense de mulighetene som produsentene av originalutstyr hadde til å selge deler i det uavhengige ettermarkedet, slik at delen i praksis ble bundet.

Dette ble oppnådd ved å tvinge leverandøren til å overføre den industrielle opphavsretten eller retten til verktøy til bilprodusenten. Så snart disse hadde blitt bilprodusentens eiendom, ble leverandøren ute av stand til å bruke verktøyet eller den industrielle opphavsretten til å produsere deler som ellers kunne ha vært solgt direkte til ettermarkedet.

På dette området inneholder de nye retningslinjene viktige presiseringer. For det første angir Europakommisjonen at en avtale mellom en bilprodusent og en leverandør av deler normalt er underlagt konkurranseretten. Leverandører av bildeler har stort sett egen ekspertise som er nødvendig for å utvikle og produsere komponentene. De er ikke bare en «forlenget arbeidsbenk», som ville ha vært avhengig av

vesentlige bidrag fra kjøretøyprodusenten. I disse tilfellene er de potensielle konkurrenter som leverandører av deler til ettermarkedet, og kjøretøyprodusenten kan begrense deres tilgang til ettermarkedet bare i eksepsjonelle tilfeller: Når en kjøretøyprodusent leverer et verktøy, eller betaler for det på forskudd, kan leverandøren hindres i å bruke dette verktøyet til å produsere deler for tredjepart (ettermarkedet eller andre produsenter av originalutstyr). I dette tilfellet må leverandøren betale royalties eller kjøpe et annet sett med verktøy for produksjon til det uavhengige ettermarkedet.

Hvis en bilprodusent tvinger sine leverandører av originaldeler til å overføre eiendomsretten til et verktøy¹, immaterialretten eller knowhow til seg selv, eller hvis bilprodusenten bare dekker en ubetydelig del av produktutviklingskostnadene eller ikke bidrar med nødvendig verktøy, immaterialrett eller knowhow, vil den aktuelle avtalen ikke bli ansett som en ekte underleverandøravtale. Som en følge av dette vil bilprodusenten ikke ha lov til å forby sine leverandører av deler å selge delene direkte i ettermarkedet.

Frihet til å kjøpe deler og utstyr

Uavhengige verksteder

Siden de ikke er avhengige av bilprodusentene, står uavhengige verksteder fritt til å kjøpe inn og bruke alle deler eller alt utstyr til reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, så lenge de oppfyller lovens krav, særlig kravene etter produktsikkerhets- og miljølovgivningen. Uavhengige verksteder kan skaffe «originaldeler», «deler av tilsvarende kvalitet» eller andre kvalitetsdeler fra uavhengige deleprodusenter og uavhengige distributører av deler.

Autoriserte verksteder

I praksis kjøper autoriserte verksteder vanligvis reservedeler fra bilprodusentene som de har avtale med. Men for å stimulere konkurransen i reservedelsmarkedet gir det nye regelverket fortsatt autoriserte verksteder mulighet til å skaffe «originaldeler» eller «deler av tilsvarende kvalitet» fra leverandører av deler eller uavhengige distributører av deler.

Denne friheten kan imidlertid være betinget av en forpliktelse til å skaffe et minste antall reservedeler fra bilprodusenten. Denne forpliktelsen er uansett begrenset. Som

¹ Retningslinjene slår klart fast at når bilprodusenten leverer verktøy, industriell eiendomsrett eller knowhow til en leverandør, vil denne ordningen ikke nytte godt av "Melding om underleverandøravtale" dersom leverandøren allerede har verktøyet, den industrielle eiendomsretten eller knowhow til rådighet, eller kunne ha skaffet dem på rimelig vis, siden bidraget fra kjøretøyprodusenten i slike tilfeller ikke ville ha vært nødvendig.

Europakommisjonen påpeker, vil bilprodusentene i de fleste tilfeller ha en slik posisjon i markedet at dette kravet til minsteinnkjøp må være så lavt at det ikke setter konkurransen i markedet i fare. Tidligere fastslo gruppeunntaksordningen for motorvognsektoren etter forordning 1400/2002 at bilprodusentene kunne kreve at de autoriserte verkstedene dekket minst 30 % av behovet for reservedeler til kjøretøyer av det respektive merket fra bilprodusenten eller dennes autoriserte nettverk.

Denne terskelen finnes ikke lenger i de nye lovtekstene. Et generelt prinsipp i konkurranselovgivningen står imidlertid igjen: Jo høyere markedsandel en bilprodusent har i markedet for reservedeler som egner seg til reparasjon og vedlikehold av kjøretøy av eget merke i et gitt land, jo lavere minsteprosent for innkjøp av reservedeler vil de få lov til å pålegge medlemmene av nettverket av autoriserte verksteder.

Dessuten, siden autoriserte verksteder også kan være nødt til å utføre reparasjons- eller vedlikeholdstjenester på kjøretøyer av andre merker, må de også kjøpe deler fra andre kilder. I dette tilfellet må de anses som «uavhengige reparatører» eller «multibrand-reparatører», og kan derfor skaffe alle reservedeler fra uavhengige deleprodusenter eller reservedeledistributører så lenge de oppfyller lovens krav, særlig kravene etter produktsikkerhets- og miljølovgivningen.

Tilgang til bilprodusentenes «monopol» deler (captive parts)

For uavhengige reparatører

Noen deler er utelukkende produsert av bilprodusentene selv (f.eks. chassis, motorblokker eller visse karosserideler) eller er deler som bilprodusentene har en gyldig industriell eiendomsrett til (en design- patentbeskyttet del). Disse leveres bare til ettermarkedet av bilprodusentene selv. Tilgang til disse delene er imidlertid tvingende nødvendig for at uavhengige verksteder skal kunne foreta riktig vedlikehold og reparasjon av kjøretøyer og konkurrere med de autoriserte verkstedene. Derfor fastslår fortsatt regelverket at en bilprodusent ikke kan hindre et autorisert verksted i å selge reservedeler til et uavhengig verksted som trenger dem til reparasjon eller vedlikehold av en konkret bil tilhørende en kunde.

Dette representerer imidlertid ikke en ideell løsning, siden uavhengige verksteder burde kunne kjøpe inn en hvilken som helst del, herunder «monopol» deler, på engrosnivå (og ikke fra sine direkte konkurrenter) og til engrospris for å kunne yte reell konkurranse med de autoriserte verkstedene

For uavhengige distributører av deler

Den nye konkurranserettslige rammen følger samme tilnærming som de utløpte gruppeunntaksreglene for motorvognsektoren etter forordning 1400/2002. Det skiller mellom salgskanaler for biler, handel med reservedeler og reparasjons- og vedlikeholdstjenester. Som følge av dette må kjøretøyprodusentene tilby medlemmene av sitt autoriserte nettverk tre forskjellige kontrakter, der kontraktpartnerne kan utøve alle tre, to eller bare én av tre funksjoner:

- distribusjonsavtale for nye kjøretøyer (offisiell forhandler)
- distribusjonsavtale for reservedeler («autorisert» distributør av deler)
- avtale om service, vedlikehold og reparasjon («autorisert» verksted)

Med hensyn til distribusjon av bilprodusentenes originale reservedeler vil bilprodusentene vanligvis velge et distribusjonssystem med klare kvalitetskriterier for utvelgelsen. Hvis en uavhengig distributør av deler oppfyller kvalitetskriteriene til bilprodusenten (med hensyn til f.eks. mulige krav til lagerføring eller personalets kvalifikasjoner), kan han derfor være kandidat til å inngå en «autorisert distributøravtale for reservedeler».



3/

Service, vedlikehold og reparasjon i garantiperioden

Nøkkelbegrepet

I veiledningen til gruppeunntaksreglene i forordning 1400/2002 hadde Europakommisjonen innført en viktig presisering om at uavhengige verksteder kan utføre regelmessig vedlikeholdsservice og reparasjonsarbeid i garantiperioden. Til tross for denne presiseringen fortsatte mange bilprodusenter å gjøre garantikrav fra bileierne universelt betinget av at all service og alle reparasjoner hadde vært utført av det autoriserte nettverket, og utelukkende med bruk av bilprodusentens reservedeler.

En av de største forbedringene i den nye konkurranse-rettslige rammen sammenlignet med de utløpte gruppefri-taksreglene 1400/2002, er presiseringen fra Europakom-misjonen om at bilprodusentene ikke kan gjøre garantiene betinget av at reparasjon og service for et kjøretøy er utført i deres eget nettverk, eller av bruk av deres egne varemærkede reservedeler.

Etter de nye reglene har forbrukerne rett til å benytte et hvilket som helst verksted for å få utført arbeid utenom garantien, både i den påbudte garantiperioden (2 år i de fleste medlemsstater i EU) og i en eventuell forlenget garan-tiperiode.

Hver operatør er selvfølgelig pålagt forskriftsmessig produkt- og serviceansvar. Derfor vil alle som skader et kjøretøy som følge av skjødesløst utført arbeid eller bruk av mangelfulle deler, være ansvarlig for det.

Tilbakekalling, gratis service- og garantiarbeid

Innenfor garantiperioden må alle mangler som skriver seg fra bilproduksjonsprosessen, rettes opp av bilprodusenten. Normalt vil nettverket av autoriserte verksteder utføre dette arbeidet på vegne av bilprodusenten og for dennes regning. I tilfeller som dekkes av produsenten, dvs. tilbakekallinger eller gratis service- eller garantiarbeid osv., må arbeidet

utføres der det er spesifisert av produsenten. Når produ-senten betaler verkstedet, kan produsenten også bestemme hvilke deler som skal brukes

Forsikringspoliser og garantiavtaler

Disse rettighetene til å velge under garantiperioden gjelder for garantier som inngår som en integrert del av kjøpet av kjøretøyet. Garantier som faktisk er forsikringspoliser, kjøpt separat, er imidlertid kanskje ikke dekket. Leasing- eller finansieringsavtaler kan også innebære tilleggsgrens-ninger.





4/

Tilgang til teknisk informasjon

Ved å vedta sektorspesifikke retningslinjer har Europakommisjonen understreket betydningen av «Uavhengige operatører». Den har anerkjent at det uavhengige ettermarkedet øker forbrukernes valgmuligheter og holder prisen på reparasjoner konkurransedyktig ved å legge press på bilprodusentenes nettverk².

For å sikre en reell effektiv konkurranse i markedet for ettersalgstjenester er det avgjørende at alle operatører kan få tilgang til den tekniske informasjonen som er nødvendig for å utføre reparasjoner og vedlikehold på stadig mer avanserte kjøretøyer. For dette formål er hjørnesteinen i den nye konkurranselovgivningen at tilbakeholdelse av teknisk informasjon vil bli behandlet direkte under Traktatens regler om konkurransebegrensning.

Sammenlignet med de tidligere gruppeunntaksreglene etter forordning 1400/2002 er det å gi tilgang til teknisk informasjon ikke lenger ansett som bare en forutsetning for bilprodusenter som ønsker å nyte godt av et unntak fra normale konkurranseregler. Den nye konkurranserettslige rammen erkjenner at tilgang til teknisk informasjon, verktøy og opplæring fortsatt er en forutsetning for effektiv konkurranse i ettermarkedet for motorvognsektoren.

Sentrale definisjoner

Uavhengige operatører

Definisjonen av uavhengige operatører er basert på den definisjonen som allerede finnes i Euro 5/6 Typegodkjenningslovgivning³. Den omfatter uavhengige verksteder, reservedelsprodusenter og distributører, produsenter av reparasjonsutstyr eller -verktøy, utgivere av teknisk informasjon, bilklubber, veiledningstjenester, operatører som

tilbyr inspeksjon, testing og operatører som tilbyr opplæring til reparatører. Denne listen er imidlertid ikke uttømmende.

Omfanget av teknisk informasjon

Med hensyn til spørsmålet om tilgang til teknisk informasjon er det flere tekniske europeiske typegodkjenningsregler som allerede inneholder sentrale bestemmelser om tilgangen til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon for kjøretøyer for uavhengige operatører.

Det nye som Europakommisjonen bringer inn i den nye konkurranserettslige rammen, er krysshenvisningene mellom typegodkjenningslovgivningen og konkurransereglene. Med andre ord, for å vite om et stykke informasjon skal gjøres tilgjengelig for de uavhengige operatørene i ettermarkedet, må det henvises til bestemmelsene om tilgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon i typegodkjenningsreglene. All informasjon som formidles til medlemmene av de autoriserte nettverkene, skal også gjøres tilgjengelig for uavhengige operatører⁴. Dette gjelder for hele bilparken, med alle selvdrevne kjøretøyer med 3 eller flere hjul.

Forordning (EF) nr. 715/2007 inneholder en generell definisjon av teknisk informasjon som gir en god oppsummering av hva «teknisk informasjon for reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer» betyr:

«informasjon for reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer» betyr all informasjon som kreves til diagnostisering, service, inspeksjon, periodisk kontroll, reparasjon, omprogrammering eller nullstilling av kjøretøyet, og som produsentene leverer til sine autoriserte forhandlere og verksteder, herunder alle senere endringer og tillegg til denne informasjonen. Denne informasjonen omfatter all informasjon som kreves for å montere deler eller utstyr på kjøretøyer.

² EU-kommisjonens memo nr. 10/217 av 27.5.2010 - Antitrust: Kommisjonen vedtar reviderte konkurranseregler for motorvognsektoren: vanlige spørsmål.

³ Forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til informasjon om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.

⁴ Dette er:

- Forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette personbiler og lette nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til informasjon om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer

- Forordning (EF) nr. 692/2008, som gjennomfører og endrer forordning (EF) nr. 715/2007

- Forordning (EF) nr. 595/2009 om typegodkjenning av kjøretøyer og motorer med hensyn til avgass fra tunge kjøretøyer (Euro VI) og om adgang til reparasjons- og vedlikeholdsinformasjon om kjøretøyer - de påfølgende gjennomføringstiltak for forordning 595/2009 er foreløpig ikke vedtatt.



For å bringe klarhet i dette spørsmålet pekte også Europakommisjonen på at listene over punkter fastsatt i artikkel 6(2) i forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 også skulle brukes som en guide for å vurdere hva som kunne anses som teknisk informasjon for formålene i konkurranselovgivningen. Denne listen omfatter:

- entydig kjøretøyidentifikasjon
- servicehåndbøker
- tekniske håndbøker
- informasjon om komponenter og diagnostisering
- kabeldiagrammer
- feilkoder for diagnostisering (herunder produsent-spesifikke koder)
- identifikasjonsnummer for programvarekalibrering som gjelder for en kjøretøytype
- informasjon som leveres om og ved hjelp av eget verktøy og utstyr
- dataregisterinformasjon og bidireksjonale kontroll- og testdata .

I tillegg til denne klare henvisningen til typegodkjenningslovgivningen inneholder den nye konkurranselovgivningen også ytterligere spesifikke eksempler:

- programvare
- feilkoder og andre parametre, sammen med oppdateringer, som kreves for å arbeide på elektroniske kontrollenheter med sikte på å innføre eller gjenopprette innstillingene anbefalt av leverandøren
- identifikasjonsnumre for motorkjøretøyer eller andre identifiseringsmetoder for motorkjøretøyer
- delekataloger
- reparasjons- og vedlikeholdsprosedyrer

- arbeidsløsninger som resultat av praktisk erfaring knyttet til problemer som typisk gjelder en gitt modell eller parti
- tilbakekallingsmeldinger
- meldinger som angir reparasjoner som kan utføres vederlagsfritt innenfor nettverket av autoriserte verksteder.

For identifikasjon av deler fastslår Europakommisjonens retningslinjer eksplisitt at delekoder og all annen informasjon som er nødvendig for å identifisere den korrekte varemerkede reservedelen som skal monteres på et gitt individuelt motorkjøretøy, skal gjøres tilgjengelige for uavhengige operatører dersom de er gjort tilgjengelige for det autoriserte nettverket.

«Vurderingstest» for teknisk informasjon

Begrepet

Det overordnede prinsippet etter disse konkurransereglene er at all informasjon for reparasjons- og vedlikehold av kjøretøyer som gjøres tilgjengelig for medlemmer av det aktuelle nettverket av autoriserte verksteder, også skal opplyses til de uavhengige operatørene.

Selv om listene og eksemplene gitt av Europakommisjonen i retningslinjene gjør det klart hva som kan anses som teknisk informasjon for reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, er den ikke uttømmende. Derfor, hvis et punkt ikke er eksplisitt nevnt i listen, betyr ikke dette at en bilprodusent kan holde tilbake disse opplysningene.

Europakommisjonen påpekte at teknologiske fremskritt innen bil- og deleproduksjon innebærer at begrepet teknisk

informasjon er flytende. Således, hvis fremskritt innen kjøretøyteknologi medfører nye teknikker innen reparasjon eller vedlikehold av kjøretøyer eller krever ny teknisk informasjon, må uavhengige operatører få tilgang til denne informasjonen.

Testen og begrensningene

Europakommisjonen har utarbeidet en «test» med sikte på til enhver tid å kunne vurdere om et bestemt stykke informasjon skal gjøres tilgjengelig for uavhengige operatører. Noe informasjon som gis til de autoriserte verkstedene kan ikke anses som «ekte» teknisk informasjon for «reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer» og kan derfor bli tilbakeholdt av bilprodusentene. Disse begrensningene dekker rent kommersiell informasjon (f.eks. timesatsene til de autoriserte verkstedene) eller den genuine informasjonen som er nødvendig for å produsere reservedeler eller verktøy, slik som informasjon om design, produksjonsprosesser eller materialer som brukes til fremstilling av en reservedel. Kommisjonen pekte imidlertid på at i tilfeller der informasjonen kan brukes for et «dobbelts formål» - som informasjon som viser hvordan deler er koblet sammen - skal informasjonen gjøres tilgjengelig, siden den er nødvendig for å kunne vedlikeholde og reparere et kjøretøy.

Ett begrep er viktig å ha for øyet: Tilbakeholding av informasjon skal ikke ha en merkbar virkning på uavhengige operatørers mulighet til å utføre sine oppgaver i markedet.

Det er også verdt å merke seg at til forskjell fra de utløpte gruppeunntaksreglene i forordning 1400/2002, inneholder den nye konkurranserettslige rammen ikke noen henvisning til bilprodusentenes anledning til å holde tilbake informasjon f.eks. ved ganske enkelt å henvise til bilens tyverisikring eller alarmsystem eller generelt til «industriell eiendomsrett og immaterialrett».

Informasjonens tilgjengelighet

Måten teknisk informasjon blir gitt på er også viktig.

Europakommisjonen har understreket at tilgang skal gis på anmodning og uten unødig opphold, i en anvendbar form, og prisen for dette skal ikke hindre tilgang til informasjonen ved ikke å ta hensyn til omfanget av den uavhengige operatørens bruk av informasjonen⁵.

For nye bilmodeller på markedet blir bilprodusentene bedt om å gi uavhengige operatører tilgang til teknisk informasjon samtidig som de autoriserte verkstedene. De skal ikke tvinge uavhengige operatører til å kjøpe mer enn den informasjonen som er nødvendig.

⁵ Det er viktig å understreke at for kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med Euro 5- eller Euro VI-reguleringene, vil listen over informasjon som omfattes av disse respektive lovgivningene (herunder spesifikk OBD-informasjon for produksjon av reservedeler og verktøy) måtte gis til uavhengige operatører selv om de strengt tatt kanskje ikke er formidlet til medlemmene av de autoriserte nettverkene.





Autobransjens Leverandørforening

Autobransjens Leverandørforening
Hovfaret 17B Skøyen, N-0275 Oslo
E-mail: post@autobransjen.no

Tlf: +47 907 74 601
Fax: +47 22 52 08 40

Ansvarsfrihet

Denne brosjyren er oversatt til norsk av ABL.
FIGIEFA, som har utarbeidet den opprinnelige engelske teksten,
tar forbehold om korrekt oversettelse av fremstillingene i brosjyren.
Siden konkrete saker kan innbefatte spesielle forhold, kan ikke teksten
i denne brosjyren erstatte de opprinnelige juridiske anvisninger.



R2RC medlemmer:

