

Vergaderjaar 2009–2010

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 941

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2009

Bij brief van 30 september 2009 (22 112-915/2009D46750) hebben de leden van de vaste commissie voor Economische Zaken mij verzocht om hen een afschrift te sturen van de reactie van het kabinet aan de Europese Commissie op haar mededeling over het toekomstige kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector (hierna: de mededeling) en hen daarbij tevens te informeren over het verdere behandelingstraject en de beïnvloedingsmogelijkheden. Aan dat verzoek kom ik in deze brief tegemoet.

In de aanloop naar de publicatie van de mededeling heb ik – mede naar aanleiding van uitvoerig overleg met de verschillende belanghebbenden over het toekomstige kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector – het Nederlandse standpunt ten aanzien de groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector naar de Europese Commissie verstuurd. Een kopie van de Nederlandse versie hiervan stuur ik u als bijlage bij deze brief toe.

Op grond van artikel 1 van verordening 19/65 heeft de Europese Commissie de bevoegdheid gekregen om te bepalen dat artikel 81, lid 1 EG (het kartelverbod) niet van toepassing is op bepaalde groepen en categorieën (zogenoemde groepsvrijstellingen). Deze bevoegdheid van de Europese Commissie is exclusief. De beïnvloedingsmogelijkheden van overheden en andere belanghebbenden zijn hierdoor in principe beperkt. In het verdere behandelingstraject van de vaststelling van de Europese regelgeving ten aanzien van de motorvoertuigensector, voorzie ik toch een drietal mogelijkheden tot beïnvloeding.

Allereerst is er medio november 2009 een consultatieronde, waar lidstaten in het Europese adviescomité inzake mededinging de gelegenheid krijgen hun visie op het toekomstige kader voor het mededingingsrecht met betrekking tot de zogenaamde «aftersales»-overeenkomsten in de motorvoertuigensector toe te lichten. De Europese Commissie zal vervolgens rond eind november een eerste concept van de sectorspecifieke

verordening of richtsnoeren met betrekking tot deze overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen publiceren. Hierop volgt een publiek consultatieproces, waarbij alle belanghebbenden – waaronder de betrokken brancheorganisaties – acht weken in de gelegenheid gesteld worden om hun visie op de conceptregelgeving kenbaar te maken. Tot slot zal de Europese Commissie, voorafgaand aan definitieve besluitvorming, een laatste consultatieronde met de lidstaten in het Europese adviescomité inzake mededinging beleggen. Ik zal in het verdere consultatieproces de standpunten van de betrokken brancheorganisaties mee blijven wegen.

Ik zal uw Kamer via de gebruikelijke weg informeren wanneer de Europese Commissie regelgeving over het toekomstige mededingingsrechtelijke kader van de motorvoertuigensector publiceert.

De minister van Economische Zaken,
M. J. A. van der Hoeven

Nederlands standpunt voorstel Commissie inzake VERORDENING (EG) NR. 1400/2002 BETREFFENDE DISTRIBUTIE EN KLANTENSERVICE IN DE MOTORVOERTUIGENSECTOR

Nederland pleit voor het (voorlopig) behoud van de groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector. Nederland neemt als (voorlopig) standpunt in dat indien de Europese Commissie besluit de verordening niet te vernieuwen een aantal belangrijke aspecten in de algemene groepsvrijstelling verticalen, en/of in andere EU regelgeving/sector specifieke guidelines (of eventueel in een sector code of practice) moet worden geregeld, waarbij regelgeving de voorkeur verdient boven guidelines. Deze aspecten betreffen: selectieve distributie, bundeling, toegang tot technische informatie voor de after sales-markt, bepalingen omtrent beëindigen van contracten en contractduur en non-concurrentiebedingen.

Toelichting

Op Europees niveau geldt Verordening 1400/2002 betreffende distributie en klantenservice in de motorvoertuigensector. De verordening regelt een aantal aspecten die te maken hebben met distributieovereenkomsten voor nieuwe motorvoertuigen en reserveonderdelen. Ook staan er bepalingen in ten aanzien van de vrijstelling van overeenkomsten voor de verlening van reparatie- en onderhoudsdiensten door erkende en onafhankelijke reparateurs en andere onafhankelijke marktdeelnemers zoals wegwachtdiensten, distributeurs van reserveonderdelen en bedrijven die opleidingen voor reparateurs aanbieden.

In 2010 loopt de verordening af. De Commissie heeft de exclusieve bevoegdheid om de groepsvrijstelling te laten verlopen of te vernieuwen. De Europese Raad en het Parlement worden niet geraadpleegd. De Commissie heeft een evaluatierapport gepubliceerd. In dit rapport evalueert de Commissie de impact van de verordening op de gedragingen in de sector en de gevolgen van deze gedragingen voor de mededinging in de retail- en klantenservicemarkt voor motorvoertuigen in de EU. De Commissie participeert in verschillende workshops en discussiesessies met lidstaten en de sector. Begin volgend jaar zal de Commissie met een formeel standpunt komen, waarop een consultatie volgt. Lidstaten zullen in ieder geval nog worden uitgenodigd voor een expert meeting na de consultatie. Parallel aan deze evaluatie vindt de evaluatie van de algemene groepsvrijstelling verticalen plaats (VO 2790/1999).

Het evaluatierapport van de Commissie is mede gebaseerd op een rapport van «Londen Economics» uit 2006. De Commissie concludeert in haar evaluatie dat de verordening deels effectief is geweest op bepaalde onderdelen, maar ook ineffectief op andere onderdelen. De Commissie constateert dat de omstandigheden in de markt erg zijn veranderd ten opzichte van 2002, en dat er daarom geen behoefte meer is aan een groepsvrijstelling. In het kader van het principe «better regulation» moeten de vrijstellingen daarom niet verlengd of vernieuwd worden. Overgebleven aandachtsgebieden kunnen worden opgevangen door de algemene groepsvrijstelling verticalen en andere bestaande regelgeving op het gebied van mededinging.

Naar aanleiding van verschillende gesprekken met de sector zijn wij van mening dat het onvoorwaardelijk afschaffen van de vrijstelling te veel nadelige gevolgen met zich brengt. Indien de Commissie besluit om de vrijstelling af te schaffen, moeten er verschillende aandachtspunten (hieronder nader beschreven) worden opgenomen in de algemene groepsvrijstelling verticalen, en/of in andere EU regelgeving/sector specifieke guidelines (of eventueel in een sector code of practice). Regelgeving

verdient hier onze voorkeur boven guidelines. Dit is van belang om ervoor te zorgen dat de consument uiteindelijk genoeg keuzevrijheid behoudt.

Het gaat om de volgende aandachtspunten:

Selectieve distributie

Het is belangrijk dat een leverancier de primaire locatie van een distributeur in een kwantitatief selectief distributiesysteem kan bepalen. Om ervoor te zorgen dat er voldoende aanbod in een geografisch gebied is, mag het dealers niet verboden worden om additionele vestigingen te openen.

Dealers moeten de mogelijkheid behouden om het netwerk uit te breiden. Afspraken die dealers verbieden om hun vestiging over te dragen aan een ander lid van het netwerk moeten verboden blijven.

Om rechtszekerheid te creëren, moeten dergelijke verboden expliciet van toepassing worden verklaard voor alle kwalitatieve selectieve distributienetwerken.

Bundeling

Concurrentie tussen onafhankelijke en geautoriseerde reparateurs moet gewaarborgd blijven. Onafhankelijke reparateurs moeten daarom niet afhankelijk zijn van hun concurrenten (de geautoriseerde reparateurs) voor de levering van motorvoertuigonderdelen die onder de merknaam van de fabrikant vallen, in het bijzonder de zogenaamde «captive parts». Distributie van onderdelen moet expliciet gescheiden zijn van reparatie en onderhoud.

Daarnaast moet de distributie van nieuwe auto's ook gescheiden zijn van reparatie en onderhoud.

Toegang tot informatie door de onafhankelijke after sales markt.

Om ervoor te zorgen dat ook de informatie van voertuigen die dateren van voor de geplande regelgeving voor nieuwe modellen in 2009 (EURO 5) beschikbaar is, moet er een specifieke eis zijn voor fabrikanten om reparatie- en recommissioning informatie beschikbaar te stellen.

Deze informatie zou in een bruikbaar formaat moeten worden verstrekt. Een deel van de sector wijst erop dat sommige fabrikanten, ondanks de Verordening, óf geen technische informatie verstrekken, óf onvolledige informatie óf zeer veel documentatie verstrekken, waardoor het voor de desbetreffende garage erg moeilijk is om de relevante sectie te vinden. Ook leeft bij de sector de overtuiging dat de technische informatie niet tegen dezelfde voorwaarden worden geleverd. Merkdealers krijgen via creatieve methodes een deel van de kosten terugbetaald.

Eén van de redenen voor de Commissie om de Verordening niet te vernieuwen, is het gebrek aan gevallen en problemen waarvan de Europese Commissie en de nationale mededingingsautoriteiten op de hoogte zijn. Uit consultatie van de sector blijkt echter dat dit niet betekent dat er geen problemen in deze sector zijn. In het bijzonder op het gebied van toegang tot informatie zijn er grote problemen. Er worden geen klachten ingediend of rechtszaken aangespannen, omdat de dealers een goede band met de fabrikanten moeten onderhouden. Dit geldt zowel voor de kleine als de grote concerns. Daarnaast hebben veel bedrijven, vooral de kleine en de middelgrote, eenvoudigweg de middelen niet.

Ook heeft de sector aangegeven, bezorgd te zijn dat de bestaande gegevensbestanden met technische informatie van voertuigfabrikanten, waar zij toegang tot hebben, óf zullen worden beëindigd óf niet tijdig zullen worden bijgewerkt. Het potentiële nadeel van de consument op dit gebied is groot.

Notificatie van beëindiging

Om dealers die pro-competitief gedrag vertonen te beschermen moet er een verplichting blijven tot een gedetailleerde notificatie bij beëindiging van contracten.

Non concurrentiebeding na beëindiging contract

Om interbrand concurrentie te beschermen, en dealers de mogelijkheid te bieden om naar een andere fabrikant te switchen moeten non-concurrentiebedingen na beëindiging van een contract verboden worden.

Mogelijke vragen aan de Commissie:

Exclusiviteit

- Hoe kijkt de Commissie aan tegen de exclusiviteitspercentages?

Toegang tot technische informatie.

- EURO 5 ziet alleen op nieuwe auto's. In hoeverre is informatie over oude modellen beschikbaar. En ziet deze informatie op meer dan alleen werkplaatsinformatie?
- EURO 5 is een emissie verordening. Kan een reparateur deze wel inroepen als een fabrikant of geautoriseerde dealer weigert informatie te verstrekken?
- Hoe kijkt de Commissie aan tegen Euro 5? Is dit de goede plaats om bepalingen omtrent toegang tot technische informatie op te nemen?

Garantie

- Kunnen fabrikanten straks consumenten opleggen om hun auto in de garantietermijn alleen bij de geautoriseerde reparateurs in reparatie te doen?