



LUNDS UNIVERSITET

Ekonomihögskolan

Institutionen för handelsrätt

HARK10/Kandidatkurs i internationell affärsjuridik

Kandidatuppsats

VT 2009

Gasen eller bromsen för motorfordonssektorns gruppundantag?

Handledare: Mari Nerd Olander
Catrin Karlsson

Författare: Elisabeth Rundquist

Sammanfattning

Denna uppsats har till syfte att behandla det nu gällande gruppundantaget, förordning 1400/2002, som reglerar konkurrensen inom motorfordonssektorn. Motorfordonssektorn har sedan länge varit utsatt för specifika konkurrensproblem och därav reglerats av tre, efter varandra följande gruppundantag från och med 1985 då det första undantaget trädde ikraft. Det nu gällande gruppundantaget syftar till att förstärka dynamiken på marknaden, stärka konsumenternas intressen och förbättra återförsäljares och reparatörers ställning gentemot tillverkarna. Detta gruppundantag upphör att gälla den 21 maj 2010 och just nu pågår en intensiv diskussion både inom kommissionen och tillsammans med marknads aktörer huruvida motorfordonssektorn ska fortsätta att regleras av gruppundantaget eller inte. Diskussionen kretsar runt om sektorn istället ska komma att regleras under det allmänna gruppundantaget för vertikal avtal. I denna uppsats tas resultaten fram om syftena med undantaget har uppnåtts och hur sektorn kommer att regleras efter upphörandet av förordning 1400/2002 den 21 maj 2010.

Nyckelord; gruppundantag, motorfordonssektorn, konkurrensrätt, EG, sektorsspecifika undantag

Abstract

The purpose of this thesis is to discuss the current Block-Exception Regulation (BER), commission regulation 1400/2002 that regulates the competition within the automotive industry. The automotive industry has for long been exposed to problems regarding competition and has therefore been regulated by three block-exception regulations since 1985 when the first one was introduced. The aim of the current BER is to strengthen the market dynamic, consumer interests and retailer and repair shops position against the producers. This BER cease to exist from May 21th of 2010 and there is now an intense discussion within the commission and market about whether to continue to regulate the automotive industry through the BER or not. The discussion mostly concern if the sector instead should be regulated through the BER for vertical agreements. This thesis aims to present whether or not the goals of the current BER has been achieved or not, and how the sector further will be regulated when the regulation 1400/2002 cease to exist May 21th 2010.

Förkortningar

ACEA	The European Automobile Manufacturers Association
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
EU	Europeiska unionen

Innehållsförteckning

1. Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och problemställning	6
1.3 Avgränsningar.....	8
1.4 Metod och material	8
2. Konkurrensreglerna och motorfordonssektorn	10
2.1 EG:s konkurrensregler	10
2.2 Bakgrunden till motorfordonssektorns gruppundantag	12
2.3 Motorfordonssektorn idag inom EG:s konkurrensrätt	13
3. Gruppundantaget 1400/2002	14
3.1 Syftet med gruppundantaget 1400/2002	14
3.1.1 Distribution av nya motorfordon - Exklusiv och selektiv distribution	15
3.1.2 Reparation och underhåll av motorfordon	16
3.1.3 Kommissionens mål med gruppundantaget 1400/2002.....	17
3.2 Kommissionens utvärderingsrapport av gruppundantaget 1400/2002	20
3.2.1 Reglerna som inte fått önskad effekt enligt kommissionen	21
3.3 Kommissionens slutsatser kring upphörandet av gruppundantaget 1400/2002	23
3.4 Kommentarer från motorfordonssektorns intressenter rörande kommissionens utvärderingsrapport	25
3.4.1 Magnus Ragnmarks synpunkter på gruppundantaget.....	28
4. Analys	31
4.1 Uppnås gruppundantagets syfte?	31
5. Sammanfattning och slutsats	36
Referenser	38

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Motorfordonsindustrin är en av Europas största industrier och sysselsätter årligen 2,3 miljoner direkta arbetstillfällen och ytterligare 10 miljoner indirekta arbetstillfällen.¹ Bara i Sverige uppskattas fordonsindustrin och dess underleverantörer sysselsätta omkring 140 000 personer.² Motorfordonsbranschen består av distribution, service och reparation av motorfordon och är en bransch utsatt för speciella konkurrensproblem. Ett exempel på dessa speciella konkurrensproblem gäller konsumenternas rätt att köpa bil var de vill inom Europeiska unionen enligt lagstiftningen om den gemensamma marknaden.³ Branschen har från och med år 1984 reglerats av tre, efter varandra följande gruppundantagsförordningar som har haft till syfte att reglera sektorns speciella konkurrensproblem.

1.2 Syfte och problemställning

Syftet med uppsatsen är att behandla det nu gällande gruppundantaget som rör motorfordonssektorn, hur det har fungerat, problemen med det, samt att diskutera kring vad som kan komma att hända när detta gruppundantag upphör att gälla den 31 maj 2010. Uppsatsen kommer att beröra det nu gällande gruppundantaget⁴ och jag kommer utifrån kommissionens utvärderingsrapport från maj 2002 studera hur reglerna i undantaget har fungerat. Det framgår av kommissionens

¹ http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/employment/

² Fordonsindustrin i nationell och regional belysning, 2009. s. 5

³ Distribution och underhåll av motorfordon inom den europeiska unionen. Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn. Förklarande broschyr. (nedan kallat förklarande broschyr 2002) s. 3

⁴ Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn. (nedan kallat förordning 1400/2002)

utvärderingsrapport att det är många regler i undantaget som inte uppnått önskad effekt.

I kommissionens utvärderingsrapport inbjuds olika parter att skicka in sina synpunkter på resultaten i utvärderingsrapporten. Dessa parter är olika intressenter, exempelvis biltillverkare och återförsäljare, inom motorfordonsindustrin. När jag berör dessa parter i uppsatsen kommer dessa att benämnas motorfordonssektorns intressenter. Synpunkterna skiljer sig i vissa fall åt mellan de olika intressenterna gällande hur undantaget har fungerat på marknaden.

Min frågeställning lyder;

Kan man tillämpa det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal på motorfordonssektorn efter 2010 istället för att låta den regleras av ett sektorsspecifikt gruppundantag, som i nuläget?

Varför ska man ha sektorsspecifika gruppundantagsregler för motorfordonssektorn? Varför kan man inte använda sig av det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal istället?

Jag ställer mig denna fråga för att få reda på om motorfordonssektorn verkligen är en så speciell sektor och nödvändigtvis behöver regleras av ett sektorsspecifikt gruppundantag när de senaste gruppundantagen inte uppfyllt alla mål som de haft till syfte att uppfylla. Utgångspunkten för kommissionen är att bilen är en så pass komplex produkt att sektorn på grund av detta kräver ett specifikt undantag. Kommissionen överväger i sin utvärderingsrapport att sektorn i framtiden kan komma att regleras av det allmänna undantaget.⁵ Många av sektorns intressenter

⁵ Kommissionens förordning (EG) nr 2790/1999 av den 22 december 1999 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden. (nedan kallat förordning 2790/1999)

delar kommissionens uppfattning. Mot denna bakgrund anser jag att detta är en intressant frågeställning.

Ämnet är även intressant att studera med anledning av att gruppundantaget upphör att gälla den 31 maj 2010 och hur kommissionen i framtiden kommer att hantera det som inte fungerat i gruppundantaget. Ämnet kan även vara intressant att studera då den ekonomiska krisen påverkar marknaden.

1.3 Avgränsningar

Jag har valt att begränsa mig i att studera motorfordonssektorns konkurrensregler på den Europeiska marknaden.

Många av synpunkterna från kommissionen respektive sektorns intressenter rör åsikter av ekonomisk eller politisk karaktär. Jag kommer att försöka bortse från dessa ekonomiska och politiska åsikter i den mån det är möjligt. Självklart påverkar den affärsmässiga synen sektorns intressenter i deras utvärdering av hur reglerna har fungerat men jag kommer att försöka bortse från dessa.

1.4 Metod och material

Jag har studerat reglerna i det nu gällande gruppundantaget och hur dessa har fungerat. Därefter har jag gjort en analys av hur det eventuella nya undantaget kan komma att utformas och hur EG-rätten fortsättningsvis kommer att reglera det som inte fungerat i det nu gällande gruppundantaget.

Jag har sökt svaren på mina frågor genom att studera förordning nr 1400/2002 samt den förklarande broschyren från kommissionen gällande tillämpningen av gruppundantagsreglerna. Jag har ingående studerat kommissionens utvärderingsrapport om verkan av gruppundantaget och dess efterföljande fyra tekniska bilagor. Jag har studerat sektorns intressenters synpunkter på

kommissionens utvärderingsrapport som publicerats på kommissionens hemsida. Jag har även tagit del av annat material från kommissionen såsom rättsfall, pressmeddelanden etc.

Därutöver har jag genomfört en intervju med biträdande chefsjurist på Volvo PV, Magnus Ragnmark, för att skaffa mig en bild av hur undantaget har fungerat i praktiken.

Den doktrin jag använt mig av anser jag vara högst tillförlitlig då de är ytterst aktuella och författarna är välkända inom konkurrensrätten.

2. Konkurrensreglerna och motorfordonssektorn

Inom Europeiska Unionen distribuerar motorfordonstillverkare sina bilar och reservdelar genom olika distributionsnät av distributörer (återförsäljare) vars uppgift är att sälja vidare produkterna till de slutgiltiga konsumenterna. Tillverkarna använder sig även av ett nät av auktoriserade reparatörer. Dessa distributions- eller reparationsnätverk består av avtal mellan tillverkare och distributörer eller reparatörer. Dessa avtal kallas inom konkurrensrätten för vertikala avtal då tillverkarna, distributörerna och reparatörerna är verksamma på olika nivåer i en kedja.⁶ Ett avtal mellan en tillverkare och en återförsäljare är ett exempel på ett vertikalt avtal eftersom tillverkaren och återförsäljaren är verksamma på olika nivåer inom produktions- och distributionskedjan. Vertikala avtal definieras i gruppundantagets artikel 1.1 c;

”avtal eller samordnade förfaranden som ingås mellan två eller flera företag som vart och ett, enligt avtalet, är verksamt i olika led i produktions- eller distributionskedjan.”

2.1 EG:s konkurrensregler

För att förstå syftet med reglerna om gruppundantaget redogörs inledningsvis reglerna i det grundläggande EG- fördraget som gruppundantaget syftar till att upprätthålla.

I artikel 81.1 i EG- fördraget förbjuds avtal som kan påverka handel mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller

⁶ Förklarande broschyr 2002 s. 7

snedvrída konkurrensen inom den gemensamma marknaden.⁷ Ett avtal som har till syfte att begränsa konkurrensen kan exempelvis handla om att fastställa priser, marknadsuppdelning, minskning av produktionen mm. Dessa konkurrensbegränsande avtal kan sedan leda till försämrad välfärd för konsumenterna. Enligt artikel 81.3 i EG-fördraget kan ett konkurrensbegränsande avtal undantas från huvudregeln i artikel 81.1 om det konkurrensbegränsande avtalets negativa verkningar uppvägs i tillräckligt hög grad av ett antal positiva verkningar.⁸ Dessa avtal kan bara undantas från förbudet i artikel 81.1 om konsumenterna får ta skälig del av dessa positiva verkningar.⁹ Om ett undantag för ett avtal inte kan beviljas enligt artikel 81.3 medför detta att avtalet blir ogiltigt och dess innehåll kan då inte göras gällande enligt artikel 81.2 i EG-fördraget.

Enligt den tidigare ordningen var det endast kommissionen som i vissa fall kunde bevilja undantag från regeln i art. 81.1 om kriterierna i 81.3 var uppfyllda, detta med stöd av förordning 17/62 från 1962. I dessa fall gjordes en individuell bedömning utifrån hur det såg ut på marknaden. Kommissionen fann tidigt att denna individuella bedömning av varje enskilt fall var en utdragen och byråkratisk process som skulle leda till en ohållbar arbetsbelastning för kommissionen.¹⁰ På grund av detta antogs år 1965 en förordning¹¹ som undantog en hel grupp av avtal som är vanligt förekommande och normalt uppfyller kriterierna för undantag enligt artikel 81.3. Marknadens aktörer kunde nu anpassa sina avtal efter reglerna i denna förordning.¹² Detta medförde dock ett system som gjorde att marknadens aktörer följde gruppundantagets regler slaviskt istället för att komma på nya distributionslösningar. Förordningen riskerade därför att motverka en dynamisk utveckling av marknaden.¹³

⁷ EG fördraget art. 81.1

⁸ Westin 2007 s. 57

⁹ EG fördraget art. 81.3

¹⁰ Westin 2007 s. 68. f.

¹¹ Rådets förordning nr 19/65/EEG av den 2 mars 1965 om tillämpningen av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av avtal och samordnade förfaranden.

¹² Ibid.

¹³ Westin 2007 s. 69

När Förordning 17/62 varit i kraft i över 40 år kom slutligen en ersättare i form av Förordning 1/2003 om tillämpningen av EG- fördragets konkurrensregler.¹⁴ I och med införandet av förordning 1/2003 infördes en ”självreglering” som syftade till att marknadsaktörerna själva fick bedöma huruvida deras avtal blev undantagna enligt artikel 81.3 eller ej. Kommissionens ensamrätt att undanta avtal från artikel 81.1 togs bort. I dag finns en rad olika gruppundantag för respektive grupps avtal så som vertikala avtal, horisontella avtal samt licensavtal.

2.2 Bakgrunden till motorfordonssektorns gruppundantag

Bilen är en komplex produkt och många gånger den dyraste produkten en konsument köper. Med anledning av detta har många biltillverkare ansett att det behövs speciella regler för distribution av bilar. Första gången frågan togs upp av kommissionen var ett fall från 1974 gällande biltillverkaren BMW som fick ett konkurrensbegränsande avtal med sina återförsäljare undantaget av kommissionen.¹⁵ Kommissionen motiverade sitt beslut med;

Bilar är en produkt med begränsad livslängd, höga kostnader och komplex teknologi, de kräver regelbundet underhåll av specialiserade garage eller servicedepåer eftersom användningen av dessa kan vara av fara för liv, hälsa och egendom och kan ha en skadlig effekt på miljön.¹⁶

Kommissionen ville med detta beslut att tillverkare skulle anpassa sina distributionssystem därefter. Detta blev inte fallet utan tillverkare fortsatte att skicka in ansökningar till kommissionen om individuella undantag. Mot bakgrund av detta antogs den första gruppundantagsförordning för motorfordonssektorn,

¹⁴ Westin 2007 s. 164

¹⁵ Kommissionens beslut av den 13 December 1974 – *Bayerische Motoren Werke AG – EGT L* 29, 3.2.1975, s. 1.

¹⁶ Ibid.

förordning 123/85 som kom till mot bakgrund av beslutet i BMW fallet.¹⁷ Förordning 123/85 trädde i kraft den 1 juli 1985 och upphörde att gälla den 30 juni 1995. Härefter antogs det andra gruppundantaget, Förordning 1475/95 som trädde ikraft den 1 juli 1995. Det nu gällande gruppundantaget trädde ikraft då förordning 1475/95 upphörde, den 1 oktober 2002.¹⁸

2.3 Motorfordonssektorn idag inom EG:s konkurrensrätt

För vertikala avtal finns i dag två gruppundantag. Det första är ett allmänt gruppundantag för vertikala avtal, förordning 2790/1999 (nedan kallat det allmänna gruppundantaget).¹⁹ Motorfordonssektorns avtal undantas inte av det allmänna gruppundantaget utan regleras av det andra gruppundantaget, ett eget sektorsspecifikt gruppundantag.²⁰ Kommissionen motiverar motorfordonssektorns gruppundantag med att bilen är en komplicerad och komplex produkt och en av de dyrare konsumentprodukterna på marknaden. Dessa avancerade produkter kräver regelbundet underhåll av specialiserade verkstäder och servicedepåer eftersom användandet kan orsaka fara för liv, hälsa och miljö.²¹

Motorfordonssektorn har fått en betydande position inom EG:s konkurrensrätt. Bilindustrin är en av de viktigaste industrierna inom EU då den bidrar stort till EU:s ekonomiska välfärd samt genom att dess omfattning har möjlighet att skapa arbetstillfällen för en ansenlig mängd människor.²²

¹⁷ Rapport om utvärderingen av kommissionens förordning (EG) nr 1475/95 om tillämnning av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av försäljnings- och serviceavtal för motorfordon. s. 15

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Förordning 2790/1999

²⁰ Förordning 1400/2002

²¹ Goyder 2003 s. 203

²² Monti 2007 s. 384

3. Gruppundantaget 1400/2002

Nedan kommer jag att redogöra för det nu gällande gruppundantaget för motorfordonssektorn, förordning 1400/2002 som trädde i kraft den 1 oktober 2002. Förordning 1400/2002 gäller både inom Europeiska unionen och inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).²³ Jag kommer även att redogöra för många av kommissionens olika åsikter gällande gruppundantaget.

3.1 Syftet med gruppundantaget 1400/2002

Det nu gällande gruppundantaget utformades med bakgrund av de regler som inte fungerade enligt det föregående undantaget.²⁴ Det nu gällande gruppundantaget syftar till att förstärka dynamiken på marknaden.²⁵ Inom motorfordonssektorn finns det anledning att tillämpa strängare regler än de som anges i kommissionens förordning om vertikala avtal²⁶. Den strängare regleringen syftar till att skapa en snävare tillämpning av gruppundantagets regler med anledningen av ett antal konkurrensproblem som är specifika för motorfordonssektorn. Dessa konkurrensproblem består dels i återkommande försök av vissa fordonstillverkare att dela upp EU:s inre marknad, prognoser om en ökad koncentration bland fordonstillverkarna samt risk för minskad konkurrens på eftermarknaderna (service och underhåll av motorfordon).²⁷ Gruppundantaget syftar även till att säkerställa konkurrensen på marknaden för reservdelar. Kommissionen vill stärka

²³ Förklarande broschyr 2002 s. 8

²⁴ Förordning nr 1475/95

²⁵ Westin 2007 s.99

²⁶ förordning 2790/1999

²⁷ Kommissionens utvärderingsrapport om verkan av kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 avseende återförsäljning och service av motorfordon. (nedan kallad kommissionens utvärderingsrapport) s. 2

konsumenternas intressen och förbättra återförsäljares och reparatörers ställning gentemot tillverkare.

Gruppundantaget syftar även till att stimulera nya innovativa sätt att distribuera och marknadsföra bilar genom att splittra upp försäljnings- och reparationsåtaganden samt att tillåta återförsäljare att sälja olika bilmärken.

3.1.1 Distribution av nya motorfordon - Exklusiv och selektiv distribution

Enligt förordning 1475/95 tilläts en kombination av exklusiv och selektiv distribution. Enligt det nu gällande gruppundantaget måste man välja mellan antingen ett exklusivt eller ett selektivt distributionssystem. Ett selektivt distributionssystem innebär att en tillverkare åtar sig att direkt eller indirekt enbart sälja varor eller tjänster, som omfattas av avtalet, till återförsäljare och reparatörer som valts ut på grundval av särskilda kriterier. Dessa återförsäljare eller reparatörer åtar sig att inte sälja dessa varor eller tjänster till icke auktoriserade reparatörer eller oberoende återförsäljare.²⁸ Om en aktör väljer att tillämpa avtal om kvantitativa selektiva distributionssystem måste tröskelvärden för marknadsandelar vara högst 40 % för att gruppundantaget skall kunna tillämpas.

Ett exklusivt distributionssystem innebär att återförsäljaren avtalar med tillverkaren om att kpa endast dennes varor och eventuellt sälja varan i ett definierat geografiskt område.²⁹ När det gäller de exklusiva distributionssystemen krävs en marknadsandel på mindre än 30 % för att gruppundantaget skall kunna tillämpas på dessa vertikala avtal.³⁰

²⁸ Förordning 1400/2002 art. 1.1 f

²⁹ Westin 2007 s. 95

³⁰ Förordning 1400/2002 art. 3.1

För nätverk av auktoriserade reparatörer som överstiger tröskelvärdet på 30 procent täcker förordningen bara ett kvalitativt urval av auktoriserade reparatörer.³¹

3.1.2 Reparation och underhåll av motorfordon

Tillverkare kan välja att använda sig av ett selektivt eller ett exklusivt system för sina auktoriserade reparatörer. Om man använder sig av ett exklusivt eller kvantitativt selektivt system så är detta tillåtet upp till en marknadsandel på 30 procent. Det finns ingen gräns för hur stor marknadsandelen måste vara för att reparatörerna ska kunna använda sig av ett kvalitativt selektivt system.

Tillverkare fastställer kriterier för att välja auktoriserade reparatörer, så länge inte dessa kriterier står i strid med de övriga reglerna i förordningen. Tillverkare som ställer upp kriterier för de auktoriserade reparatörerna i sitt nät kan inte hindra andra reparatörer som uppfyller dessa kriterier att ansluta sig till tillverkarens nät. Detta gör det möjligt för aktörer att etablera sig överallt där de ser affärsmöjligheter.

Ett syfte med det nu gällande gruppundantagsförordningen är att förbättra auktoriserade reparatörers tillgång till reservdelar som konkurrerar med de originalreservdelar som säljs av fordonstillverkaren.

Ett ytterligare syfte är att bevara och stärka de oberoende reparatörernas konkurrensställning samt att förbättra deras tillgång till reservdelar och teknisk utrustning i takt med den tekniska utvecklingen. Detta speciellt i form av elektronisk utrustning och felsökningsutrustning. Även tillgången till utbildning

³¹ Förklarande broschyr 2002 s. 24

för de oberoende reparatörerna ska ges av tillverkarna. Att reparatörerna lättare får tillgång till dessa saker främjar trafiksäkerheten och konsumenterna.

3.1.3 Kommissionens mål med gruppundantaget 1400/2002

Kommissionen satte ursprungligen upp sju stycken mål som skulle uppfyllas i och med den nu gällande förordningen.³² Dessa mål kom till mot bakgrund av vad som inte fungerat i den föregående gruppundantagsförordningen från 1995³³.

Nedan kommer jag att redogöra för vart och ett av målen som kommissionen ville uppnå med det nu gällande gruppundantaget.

Förhindra att konkurrerande fordonstillverkare utestängs och säkerställa deras tillgång till marknaden.

Detta mål ska uppnås med hjälp av artiklarna 1.1 a och 5.1 a. Dessa artiklar reglerar rätten för distributörer och reparatörer att sälja och reparera fordon från konkurrerande leverantörer. Leverantörerna kan inte begränsa distributörerna eller reparatörerna i sitt nät från att tillhandahålla tjänster eller från att sälja andra fordonsmärken än leverantörens eget. Alla former av direkta eller indirekta konkurrensklausuler som används i vertikala avtal är oförenliga med förordningen.³⁴ Dessa regler har bland annat till syfte att inte utestänga nya aktörer på marknaden³⁵ samt att, genom flermärkesförsäljning i samma utställningslokal, göra det lättare för konsumenterna att jämföra olika fordonsmärken.

³² Förordning 1400/2002

³³ Kommissionens utvärderingsrapport om verkan av kommissionens förordning (EG) nr 1475/95 avseende återförsäljning och service av motorfordon

³⁴ Förordning 1400/2002 art. 5.1 a

³⁵ Förklarande broschyr 2002 s. 33

Stärka konkurrensen mellan återförsäljare av samma fordonsmärke genom att främja mångfald i distributionsformaten

Ett av de viktigare målen med det nu gällande undantaget var att försöka avlägsna den ”tvångströjeeffekt”³⁶ som följde av det tidigare gruppundantaget.³⁷ I och med det nu gällande undantaget har tillverkarna friheten att använda sig av selektiva eller exklusiva distributionssystem. Detta mål ska uppnås med hjälp av artiklarna 2.1 och 3.1 i förordning 1400/2002.

Underlätta gränsöverskridande handel med motorfordon

Detta mål har man försökt uppnå genom artikel 5.2 b som ger återförsäljare rättigheter att etablera ytterligare försäljnings- och leveransställen inom gemenskapen.

Göra det möjligt för oberoende reparatörer att konkurrera med tillverkarnas nät av auktoriserade reparatörer

Detta måls ska uppnås med hjälp av artikel 4.2 som tvingar leverantörer att ge oberoende reparatörer tillgång till teknisk information, felsökningsutrustning och annan utrustning, verktyg, relevant programvara samt utbildning som krävs vid reparation och underhåll.³⁸

Skydda konkurrensen inom de auktoriserade näten

Kommissionen vill skydda konkurrensen inom de auktoriserade näten bland annat genom artikel 3.1 och möjligheten att använda sig av kvantitativa selektiva distributions- och reparationssystem. Även artikel 4.1 h, som innebär att en tillverkare inte kan kräva av sina auktoriserade reparatörer att de även måste sälja

³⁶ Denna ”tvångströja” innebar att förordningen (1475/95) genom att bara tillåta en sorts distributionsmodell uppmuntrade alla leverantörer att använda i det närmaste identiska distributionssystem med stelbenthet som följd.

³⁷ Förordning 1475/95

³⁸ Förordning 1400/200 art. 4.2

fordon, har betydelse för att uppnå målet. Artiklarna 4.1 j och 4.1 k har en begränsad betydelse för att uppnå detta mål.³⁹

Underlätta reservdelstillverkarnas tillträde till eftermarknaden

För att konsumenterna ska ha en valmöjlighet när de köper reservdelar så finns det vissa regler som är avsedda att garantera att leverantörer av originalutrustning och tillverkare av reservdelar av motsvarande kvalitet ska få tillgång till både oberoende och auktoriserade reparatörer.⁴⁰ Genom artikel 4.1 j är det möjligt för leverantörer av originalutrustning att sälja reservdelar direkt till eftermarknaden. I artikel 4.1 k förbjuds avtal som hindrar auktoriserade reparatörer eller återförsäljare att köpa reservdelar av motsvarande kvalitet eller originalutrustning från ett annat märke.

Skydda återförsäljarnas oberoende gentemot fordonstillverkarna

Att skydda återförsäljarna gentemot fordonstillverkarna var i sig inget mål men hade till syfte att uppmuntra till ett konkurrensfrämjande beteende.⁴¹ Det finns en rad regler som ska uppnå detta syfte. I artikel 3.5 fastställs de kortaste löptiderna för avtal, i artikel 3.4 regleras minimifrister vid uppsägning eller vid icke förnyelse av avtal, artikel 3.6 innehåller rätten för återförsäljare att sälja sina verksamheter till andra företag som de själva väljer inom nätet och även regleringen gällande skiljedomsförfarande vid avtalstvister.⁴²

³⁹ Kommissionens utvärderingsrapport s. 8 f.

⁴⁰ Kommissionens utvärderingsrapport s. 9

⁴¹ Kommissionens utvärderingsrapport s. 10

⁴².Aa.

3.2 Kommissionens utvärderingsrapport av gruppundantaget 1400/2002

Kommissionen har till uppgift att under det nu gällande gruppundantagets verkningstid övervaka hur gruppundantaget fungerar med särskilt beaktande av hur konkurrensen inom detaljhandeln för motorfordon samt hur strukturen och koncentrationsnivån av distributionen av motorfordon fungerar.⁴³ Kommissionen har också haft till uppgift att utvärdera dessa förhållanden i en utvärderingsrapport som var klar den 31 maj 2008.⁴⁴

Kommissionen anser att den nuvarande gruppundantagsförordningen för motorfordonssektorn är för komplicerad och överdrivet strikt och att vissa bestämmelser känns överflödiga.⁴⁵ Detta särskilt med beaktande av en ny EU-lagstiftning för motorfordon. Förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG.

Enligt kommissionen skulle ett mer effektbaserat och flexibelt synsätt medföra större vinster för konsumenterna eftersom mer resurser skulle kunna läggas på insatser mot skadliga konkurrenshämnade aktiviteter snarare än på efterlevnaden av de nuvarande komplicerade reglerna. Kommissionen har många gånger fått träda in som sakkunnig i mål i nationella domstolar då det har skett skilda tolkningar av reglerna. En mer effektbaserad och enklare lagstiftning skulle kunna resultera i en mer enhetlig tillämpning av gemenskapens konkurrensregler i hela EU. Om de överflödiga reglerna i gruppundantagsförordningen togs bort skulle detta resultera i mer kostnadseffektiva avtal för parterna, vilket skulle medföra vinster för konsumenterna.

⁴³ Förordning 1400/2002 art. 11

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Kommissionens utvärderingsrapport s. 13

Kommissionen anser att man ska ta mer hänsyn till de nuvarande allmänna principerna för vertikala begränsningar i förordning (EG) nr 2790/1999. Dessa regler skulle medföra ett likvärdigt skydd för konkurrensen på marknaden.

Bestämmelserna om flermärkesförsäljning har endast i liten grad utnyttjats av återförsäljarna. Reglerna har bidragit till att några nya varumärken har fått tillgång till den Europeiska marknaden men reglernas effekt har snarare blivit att uppmuntra en tillväxt av stora återförsäljargrupper

3.2.1 Reglerna som inte fått önskad effekt enligt kommissionen

Kommissionen har gjort en utvärdering av de regler i gruppundantaget som inte har fått önskad effekt. Dessa problem medför enligt kommissionen att man ska omvärdera gruppundantagets existens och överväga att motorfordonssektorn kan komma att omfattas av en allmän ordning med vertikala begränsningar.⁴⁶

Artikel 5.2 b –återförsäljarens rättighet att etablera ytterligare försäljningsställen

Denna regel har haft liten effekt eftersom få återförsäljare har valt att etablera ytterligare försäljnings- och leveransställen. Denna regel har inte visat någon förändring och i stort visat sig vara misslyckad. Den möjliga positiva effekt denna regel skulle kunna bidra med är att sända ut signalen att kommissionen är fast besluten att skydda arbitrage över gränserna genom att minska prisskillnaderna.⁴⁷

Artikel 4.1 g –återförsäljares rätt att ingå underleverantörsavtal för reparations- och underhållstjänster

Har även den varit ineffektiv då få återförsäljare har valt att ge upp denna mycket lönsamma del av verksamheten som innebär att återförsäljare både driver försäljning och tillhandahåller underhåll och service. Enligt denna regel ges

⁴⁶ Kommissionens utvärderingsrapport s. 2

⁴⁷ Kommissionens utvärderingsrapport s. 7

möjlighet för återförsäljare att förlägga underhåll och service av fordon till auktoriserade reparatörer som tillhör det aktuella märkets nätverk av auktoriserade reparatörer, och som därmed uppfyller tillverkarens kvalitetskrav.

Det nu gällande gruppundantaget grundar sig på ett annat förhållningssätt än det föregående gruppundantaget.⁴⁸ Distribution av nya motorfordon respektive tillhandahållande av reparations- och underhållstjänster buntas inte längre ihop och kan utföras av olika företag. Detta innebär att leverantörer inte kan kräva av sina återförsäljare att de ska tillhandahålla reparations- och underhållstjänster och kan inte heller kräva av sina auktoriserade reparatörer att de ska ägna sig åt distribution av nya motorfordon.⁴⁹

Artikel 4.1 f (tillgänglighetsklausulen)

Artikel 4.1 f förefaller vara överflödig ur juridisk synpunkt eftersom vägran att leverera fordon med utländska specifikationer skulle utgöra en indirekt återförsäljarebegränsning.⁵⁰ Exempelvis ska brittiska och irländska konsumenter kunna köpa nya högerstyrda bilar i andra EU-länder.

Artikel 3.3 och 3.5 – främja marknadsintegration och den kortaste löptiden

Dessa kan faktiskt ha stridigt mot kommissionens politiska mål att främja nyskapande distributionsmodeller och sänka hindren för tillträde till auktoriserade nät.⁵¹ Enligt artikel 3.5 kan leverantörerna erbjuda sina återförsäljare avtal som inte är tidsbegränsade och som kan sägas upp med två års varsel. Denna möjlighet erbjuder inte något tillfredställande skydd för återförsäljarnas märkesspecifika investeringar.⁵² Regeln har inte varit effektiv då de flesta leverantörer erbjudit sina återförsäljare denna typ av icke tidsbestämda avtal

⁴⁸ förordning (EG) nr 1475/95

⁴⁹ Förklarande broschyr s. 31

⁵⁰ Se dom av den 28 februari 1984 i de förenade målen 228 och 229/82, Ford of Europé Inc. Och Ford – Werke Aktiengesellschaft mot kommissionen, REG 1984, s. 1129.

⁵¹ Kommissionens utvärderingsrapport s. 3

⁵² Ibid.

Artikel 4- De sektorsspecifika särskilt allvarliga begränsningarna

Kommissionen kan inte i sin utvärderingsrapport påvisa att förbättringarna av konkurrensvillkoren på marknaden har något orsakssamband med dessa bestämmelser.

Artikel 4.2 –oberoende reparatörers tillgång till märkesspecifik information

Denna artikel har haft viss effekt att signalera kommissionens farhågor men art. 81 har ändå tillämpats när det har varit fråga om tillsynsåtgärder. Dessa åtgärder kan även i fortsättningen beröras utan gruppundantagets regler och enbart med art. 81.

Artikel 1.1 t –definition av originalreservdel

Artikel 1.1 t kommer att ersättas i och med den nya lagstiftningen avseende typgodkännandesystemet för motorfordon och delar, direktiv 2007/46/EG. Begreppet ”originalreservdel” är ett nytt begrepp som införts i förordningen för att förbättra förutsättningarna för en effektiv konkurrens.⁵³

3.3 Kommissionens slutsatser kring upphörandet av gruppundantaget 1400/2002

Målet som kommissionen upprättade med syfte att förhindra att konkurrerande fordonstillverkare utestängs från marknaden har bara delvis uppnåtts. Det är enbart en del nya varumärken som fått tillgång till den Europeiska marknaden genom flermärkesförsäljning. Reglerna har inte i någon större grad fått fart på flermärkesförsäljningen utan snarare enbart uppmuntrat de större återförsäljarna att expandera. Mot bakgrund av detta anser kommissionen att artikel 1.1 b har haft en ytterst liten märkbar effekt och att det endast är artikel 5.1 som har haft en konkret roll i att främja en öppen konkurrens inom EU.⁵⁴ Enligt artikel 5.1 i förordning 2790/1999 anges att om en leverantör, med mindre än 30 procent i marknadsandelar, inför en direkt eller indirekt konkurrensklausul i ett avtal så är

⁵³ Förklarande broschyr 2002 s.17

⁵⁴ Kommissionens utvärderingsrapport, Arbetsdokument 4 s. 5 f.

detta avtal undantaget enligt förordningen så länge avtalet har en varaktighet på mindre än fem år. Avtalet undantas alltså inte om det har till syfte att gälla längre än fem år eller på obegränsad tid. Eftersom de flesta distributions- och reparationsavtal inom motorfordonssektorn avtalas på obestämd tid, och ytterst få ingås för en period på fem år, anser kommissionen att nivån på konkurrensskyddet inte kommer att bli lägre om motorfordonssektorn skulle komma att regleras av förordning 2790/1999 än vad som uppnåtts genom det nuvarande gruppundantaget.⁵⁵

När det gäller bestämmelserna i gruppundantagets artikel 5.1 b, som gäller reparations- och underhållningstjänster, anser kommissionen att även detta förhållande inte skulle förändras om motorfordonssektorn regleras av förordning 2790/1999. Eftersom alla tillverkare av motorfordon har en marknadsandel på över 30 procent på den relevanta marknaden för sektorsspecifika reparations- och underhållstjänster så skulle tillämpningen av artikel 5.1 i förordning 2790/1999 ske på samma sätt som under det nu gällande gruppundantaget.⁵⁶

Kommissionens mål att i och med det nu gällande gruppundantaget få bort den ”tvångströjeeffekt”, som blev ett resultat av det föregående gruppundantaget, har inte uppnåtts. Kommissionen ville främja mångfald i distributionssystemen och förbättra inommärkeskonkurrensen men resultatet har istället blivit att gruppundantaget har uppmuntrat enformighet i distributionssystemen genom att sätta marknadsandelarna för kvantitativa selektiva distributionsavtal högre än för andra former av distribution.⁵⁷

Reglerna som har till syfte att skydda distributörer som vill komma in på den europeiska marknaden har varit ineffektiva och har istället resulterat i att stora återförsäljargrupper har växt sig starkare på en nationell nivå. Genom detta har både inommärkes- och mellanmärkeskonkurrensen minskat. Genom att

⁵⁵ Kommissionens utvärderingsrapport, Arbetsdokument 4 s. 5 f.

⁵⁶ Kommissionens utvärderingsrapport, Arbetsdokument 4 s. 6

⁵⁷ Kommissionens utvärderingsrapport, Arbetsdokument 4 s. 37

gruppundantaget även bara tillåter fleråriga avtal har även detta resulterat i att det har blivit svårare för nya aktörer att etablera sig på marknaden och i nätverken.

3.4 Kommentarer från motorfordonssektorns intressenter rörande kommissionens utvärderingsrapport

I och med kommissionens utvärderingsrapport så inbjöds olika parter att komma med synpunkter på resultatet i rapporten för att kommissionen ska kunna fastställa vilken lösning som är lämpligast när det gäller den kommande regleringen av motorfordonssektorn. Jag har valt ut några intressenters synpunkter och sammanfattat dessa.

En sammanfattande åsikt som de flesta av intressenterna har är att de anser att motorfordonssektorn i framtiden borde regleras av det allmänna gruppundantaget för vertikal avtal, förordning 2790/1999. Eftersom det inte finns plats att redogöra för alla intressenters åsikter i denna uppsats har jag valt ut tre stycken i olika former, en tillverkarorganisation, en återförsäljare och en tillverkare. Jag anser att, efter att ha läst alla intressenternas synpunkter så är den övergripande åsikten att sektorns reglering ska ändras.

*ACEA*⁵⁸

ACEA delar kommissionens åsikt i den mening att det inte i nuläget finns någonting som påvisar ett marknadsmisslyckande eller att det förekommit någon faktisk eller potentiell konsumentskada inom bilindustrin som skulle skilja denna sektor från andra industrier.⁵⁹ ACEA anser att gruppundantaget har bidragit till en positiv konkurrensutveckling i motorfordonsbranschen men att detta snarare beror

⁵⁸ The European Automobile Manufacturers Association representerar femton biltillverkare, lastbiltillverkare och busstillverkarens intressen på den Europeiska marknaden. Medlemmarna är BMW, DAF trucks, Daimler, FIAT, Ford of Europe, General Motors Europe, PSA Peugeot Citroën, Renault, Scania, Toyota Motor Europe, Volkswagen och Volvo.

⁵⁹ ACEA respond to the Commission evaluation report on the operation of Regulation EC 1400/2002 concerning motor vehicle distribution and servicing., www.ec.europa.eu/competition/consultations/2008_motor_vehicle/index.html

på de allmänna konkurrensreglerna, i synnerhet de som berör selektiv distribution, än de sektorsspecifika reglerna. En annan åsikt är att gruppundantaget har sina brister då undantaget är väldigt komplext i och med sina regler om fler försäljningsställen och serviceunderleverantörer som har visat sig vara ekonomiskt sätt oattraktiva. Gruppundantaget beskriver en typ av flermärkesförsäljning som inte svarar mot hur den egentligen ser ut på marknaden. ACEA anser att i kombination med typgodkännande reglerna för reservdelar och tillgången till reparations- och serviceinformation skulle användningen av det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal kunna åstadkomma samma resultat i form av konkurrens och konsumentnytta som det nuvarande gruppundantaget, då det allmänna undantaget är mer flexibelt och fokuserar på riktiga konkurrensproblem. En kod för god sed inom sektorn skulle kunna reglera avtalsrättsliga frågor om alternativa tvistlösningsmetoder och avtalets minimum tid. Med denna bakgrund anser ACEA, liksom kommissionen, att sektorn i framtiden ska komma att regleras av en mer flexibel reglering som har sin utgångspunkt i det allmänna gruppundantaget om vertikala avtal.

*Bilia*⁶⁰

Bilia anser att det finns stora brister med kommissionens utvärderingsrapport där det finns en underlåtenhet att tillfredställa grundläggande rättsliga krav och en brist på respekt för den anda och text som finns i EG-rättens dokument.⁶¹ Bilia tycker att det vore opassande att låta motorfordonssektorn regleras av det allmänna gruppundantaget gällande vertikala avtal. Genom att låta sektorn regleras av det allmänna gruppundantaget kommer detta begränsa återförsäljarnas rätt att bestämma vad de ska kunna erbjuda sina kunder genom att rätten till flermärkesförsäljning och möjligheten att kunna öppna ytterligare försäljningsställen på en annan marknad kommer att begränsas. Genom att låta tillverkarna begränsa återförsäljarnas rättigheter finns det ingen möjlighet för

⁶⁰ Bilia är den största återförsäljaren av nya bilar och auktoriserade reparations och servicetjänster i de nordiska länderna.

⁶¹ Observations by Bilia AB on the Commission's evaluation report on the Motor Vehicle Block Exemption,

innovation eller andra kostnadsbesparande åtgärder. Bilia menar att utan en passande rättslig reglering finns det ingen möjlighet för återförsäljare och reparatörer att hitta nya sätt att erbjuda kunder en bättre affär. Bilia anser att EU inte ska resonera kring motorfordonssektorn som enbart en mångmiljardeuroindustri och reglera den därefter, detta resulterar i att konsumenterna blir kritiska och misstänksamma.

Genom att reglera sektorn och använda ett rent kvalitativt selektivt distributionssystem, som är öppet för alla som uppfyller kraven, både för försäljning av nya bilar som service på eftermarknaden öppnar detta för en bättre konkurrens och att konsumenterna kan dra nytta av detta. Med bakgrund av bland annat ovanstående så anser Bilia att sektorn i framtiden ska komma att regleras av den nu gällande gruppundantaget i en utvidgad form. Alternativt kan sektorn regleras av det allmänna undantaget för vertikala avtal men med ändringar som tillåter flermärkesförsäljning men inte lokaliseringsklausuler, eller om denna förordning inte ändras ska förordningen inte tillämpas på återförsäljare som istället undantas av ett lämpligt undantag.⁶²

*Ford och Ford dealers*⁶³

Ford anser att det bästa för motorfordonssektorn är att denna sektor fortsätter att regleras av en oförändrad version av det nu gällande gruppundantaget eftersom det nu gällande undantaget har fungerat bra, speciellt för konsumenterna.⁶⁴ Om sektorn i framtiden regleras av det allmänna undantaget för vertikala avtal kommer återförsäljarnas skydd och möjligheter att agera fritt och öppet på marknaden att försvinna. Återförsäljarnas ställning kommer att försvagas och tillverkarnas stärkas. De långsiktiga konsekvenserna anser Ford skulle bli att fler

⁶² Observations by Bilia AB on the Commission's evaluation report on the Motor Vehicle Block Exemption, s. 4

⁶³ Ford Motor Company äger bilmärkena Volvo, Mercury och Lincoln utöver sitt eget bilmärke Ford.

⁶⁴ Joint Ford and Ford dealer position on "EU Commission Evaluation Report on the Operation of the Regulation (EC) NMo. 1400/2002 concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing" and the Future Regulation of Automotive Distribution Agreements. s. 1

och fler mindre återförsäljare skulle försvinna från marknaden i och med de strängare reglerna för geografisk försäljning och service.

Från ett industripolitiskt perspektiv skulle användningen av det allmänna gruppundantaget för vertikala avtala gynna större återförsäljare framför mindre och tillverkare framför återförsäljare. Från ett konkurrensrättsligt perspektiv skulle konkurrensen minska motorfordonssektorn regleras av det allmänna undantaget i framtiden. Från ett konsumentperspektiv skulle denna reglering leda till minskade valmöjligheter, minskad service och högre priser. Ford menar att det nuvarande gruppundantaget ger olika fördelar till olika intressenter men skapar en bra balans mellan dessa. För att kunna fortsätta att ha en fungerande konkurrens i motorfordonssektor, att undvika att återförsäljare försvinner från marknaden och att uppmuntra nya aktörer att ta sig in på marknaden menar Ford att den enda möjliga alternativet är att ha kvar det nuvarande gruppundantaget.⁶⁵

3.4.1 Magnus Ragnmarks synpunkter på gruppundantaget

Jag har utfört en intervju med Magnus Ragnmark som är biträdande chefsjurist på Volvo PV och som arbetar med konkurrens och distributionsfrågor. Magnus arbetar både lokalt med personal på Volvos säljbolag inom EU, samtidigt som han arbetar med externa advokater runt om i Europa och har det övergripande juridiska ansvaret internt inom Volvo för dessa frågor. Intervjumall finns i bilaga 1.

Magnus Ragnmark anser att det nu gällande gruppundantaget har fungerat väl. Självklart, nämner han, finns det vissa saker som inte har fungerat som önskat. Ett bekymmer var för många, innan införandet av det nu gällande gruppundantaget, att bestämmelsen som förbjuder lokaliseringsklausuler skulle skapa en ohälsosam

⁶⁵ Joint Ford and Ford dealer position on “EU Commission Evaluation Report on the Operation of the Regulation (EC) NMo. 1400/2002 concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing” and the Future Regulation of Automotive Distribution Agreements. s. 3

inommarkeskonkurrens genom att återförsäljare får öppna ytterligare försäljningsställen på en annan marknad. Den här farhågan fick inte så stora konsekvenser då möjligheten endast har utnyttjats av ytterst få återförsäljare, Magnus Ragnmark uppger att den inte har utnyttjats av Volvos återförsäljare med ett par undantag. Han menar vidare att utifrån ett tillverkarperspektiv så är inommarkeskonkurrensen ganska hälsosam ändå.

Kommissionens mål som syftar till att förhindra att konkurrerande fordonstillverkare utestängs och att säkerställa deras tillgång till marknaden anser Magnus Ragnmark har uppnåtts. Han menar vidare att utan dessa regler som har detta syfte så hade nog marknadskrafterna styrt det här med till exempel flermärkespresentation dit vi är idag ändå men det hade sannolikt inte gått lika fort utan reglerna. De kommersiella krafterna är ändå så starka i slutändan så att exempelvis flermärkesförsäljningen hade slagit igenom ändå.

Magnus Ragnmark fortsätter berätta att Volvos återförsäljare har till viss del, främst på de nordiska marknaderna, utnyttjat möjligheten till flermärkesförsäljning. Magnus och Volvo tycker att man hellre skulle vilja använda sig mer av inommarkesrepresentation. Det finns en risk med flermärkesförsäljning att det blir konsumenterna som får betala för investeringarna för återförsäljarna eftersom det i till slut är konsumenterna som får betala, så man är inte så odelat positiv till flermärkesrepresentation.

Magnus berättar att Volvos vilja är att i framtiden regleras av det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal och att det är någonting som de strävar efter. De inser samtidigt att det måste finnas någon form av sektorsspecifika bestämmelser då det allmänna gruppundantaget inte alls tar sikte på den lite mer komplexa situationen med en försäljningsdel och en eftermarknadsdel. Magnus och Volvo tror att kommissionen på något sätt kommer att särreglera en del specifika förhållanden. Någonting som Magnus anser varit extra dåligt med det nu gällande gruppundantaget är skyddsreglerna för återförsäljare. Genom dessa

skyddsregler förlorar tillverkare sin grundläggande rätt, som Magnus Ragnmark anser att de måste ha, att kunna styra över marknaden genom representation.

Magnus berättar även att en viktig parameter den kommande tiden är att kommissionen fortsätter med sitt arbete mot en ny reglering och inte lägger detta arbete på hyllan. Om kommissionen sedan väntar med införandet av den nya regleringen så behöver inte det medföra några negativa konsekvenser. Om kommissionen skulle skjuta hela arbetet framåt så skapas en stor osäkerhet på marknaden för alla parter eftersom ingen vet vad som kommer hända och alla lite går och väntar. Magnus anser att den bästa lösningen vore om kommissionen gjorde klart sitt arbete och lät regleringen träda i kraft som planerat och i andra hand att kommissionen skjuter upp tiden för ikraftträdandet om man anser att det inte går att låta regleringen börja gälla som planerat. Samtliga parter vet då vilken framtida reglering man ska arbeta mot.

4. Analys

4.1 Uppnås gruppundantagets syfte?

Min tes är att man, efter upphörandet av det nu gällande gruppundantaget i maj 2010, ska kunna undanta motorfordonssektorn från artikel 81. 1 i EG-fördraget genom det allmänna gruppundantaget om vertikala avtal, Förordning 2790/1999.

I denna del har jag som ambition att diskutera det som jag tycker är av vikt för att sedan i nästa del kunna besvara min frågeställning. Till hjälp i min analys kommer jag använda mig av de syften som det nu gällande gruppundantaget bygger på, för att på ett tydligt sätt kunna klargöra för alla regler och besvara min frågeställning.

Gruppundantaget syftar bland annat till att skapa en snävare tillämpning av reglerna med anledning av sektorns specifika konkurrensproblem. Ett av dessa konkurrensproblem är återkommande försök av vissa återförsäljare att dela upp EU:s inre marknad.⁶⁶ Dessa problem försöker man reglera i gruppundantaget med hjälp av reglerna som förbjuder lokaliseringssklausuler i avtalen. Återförsäljare ska alltså fritt få etablera nya försäljningsställen var som helst inom den gemensamma marknaden. Denna regel har enligt kommissionen visat sig vara ineffektiv eftersom den endast lett till ett fåtal nya återförsäljare på marknaden. Jag anser att det finns en annan förklaring till att denna regel inte fått önskat resultat och det är den kris som råder inom bilindustrin idag, det vill säga minskningen av försäljning av motorfordon. Detta är en effekt som man kanske inte kan se resultat av nu men möjligtvis lite längre fram i krisen. Regeln har möjligtvis bidragit till att sända ut signaler från kommissionen att de är fast beslutna om att minska prisskillnader mellan länderna i EU.⁶⁷ Jag anser att kommissionen har misslyckats i denna reglering eftersom få återförsäljare har utnyttjat möjligheten.

⁶⁶ Kommissionens utvärderingsrapport. s. 2

⁶⁷ Kommissionens utvärderingsrapport s. 7

Ett annat konkurrensproblem som sektorn är utsatt för är risken för minskad konkurrens på eftermarknaderna. Detta problem, som även uttrycks som ett syfte med gruppundantaget, vill kommissionen bemöta med en reglering som gör det möjligt för ickeauktorerade reparatörer att köpa originalreservdelar från fordonstillverkarna på samma sätt som de auktoriserade reparatörerna. De ickeauktorerade reparatörerna har också rätt att få tillgång till den tekniska information som behövs från tillverkarna för att reparera bilarna. Den tekniska informationen gäller bland annat tillgång till felsökningsutrustning. I kommissionens motivering till att sektorn ska åtnjuta ett specifikt gruppundantag säger de bland annat att *"bilen är en risk för liv, hälsa och miljö"*.⁶⁸ Jag anser att denna regel stödjer denna motivering och att kommissionen här har rätt i att motorfordonssektorn kräver ett specifikt undantag. Dessa regler gör det möjligt för de ickeauktorerade reparatörer att konkurrera med de auktoriserade på lika villkor och med samma utrustning. Detta gynnar de ickeauktorerade reparatörerna, oavsett storlek samt bidrar till marknadsdynamiken som förordningen syftar till. Detta gynnar även konsumenterna genom att det blir en högre pris konkurrens och ökad tillgänglighet.

Att stärka konsumenternas intressen är ett syfte med gruppundantaget som kan härledas till artikel 81.3 i EG- fördraget där det föreskrivs att för att åtnjuta ett undantag från artikel 81.1 så måste konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av den vinst som uppnås i och med det konkurrensbegränsande avtalet.

Kommissionen har försökt att främja konsumenternas intresse genom att tillverkarna inte får begränsa återförsäljarnas rätt till flermärkesförsäljning.⁶⁹ Mycket talar dock för att flermärkesförsäljning innebär ökade kostnader för konsumenterna eftersom det i slutändan är dem som får stå för återförsäljarnas

⁶⁸ Kommissionens beslut av den 13 December 1974 – *Bayerische Motoren Werke AG* – EGT L 29, 3.2.1975, s. 1.

⁶⁹ Förordning 1400/2002 art. 5.1 a

investeringar som måste göras i och med införandet av ett nytt bilmärke.⁷⁰ Kommissionen syfte med införandet av flermärkesförsäljning var att detta skulle underlätta för konsumenterna i sitt bilköp genom att det blir lättare att exempelvis jämföra priser och modeller i samma lokal. Det har dock visat sig att konsumenterna gärna hellre vänder sig till en återförsäljare som enbart säljer ett märke då man anser att det känns tryggare med en specialist på det valda märket.⁷¹ Jag anser att det är en bra tanke med flermärkesförsäljning men att denna regel kanske inte uppfyllde sitt hela syfte i och med att konsumenterna i vissa fall kan missgynnas.

Tillgänglighetsklausulen i artikel 4.1 j i gruppundantaget anger att en konsument ska ha rätt att köpa en bil var som helst inom den gemensamma marknaden. EG-fördraget syftar till en fri rörlighet av varor så regeln ryms inom EG-fördragets syften. Jag anser dock att regeln är överflödig eftersom det enligt praxis skulle utgöra en indirekt återförsäljningsbegränsning att exempelvis en svensk återförsäljare skulle vara begränsad att sälja en högerstyrd bil till en engelsman.⁷²

Ett selektivt distributionssystem gynnar konsumenterna i den bemärkelsen att de garanteras ett högkvalitativt återförsäljarsystem eftersom de auktoriserade återförsäljarna väljs ut på grundval av särskilda kriterier som tillverkarna sätter upp. Konsumenterna garanteras genom detta en bra service och en hög produktkännedom.

Syftet med att förbättra återförsäljarnas och reparatörernas ställning gentemot tillverkarna har kritiserats av många av sektorns intressenter eftersom de anser att detta skydd inte behövs. Kommissionen har en gammal uppfattning om biltillverkarna som den större och ekonomiskt starka parten. Detta stämmer delvis

⁷⁰ Intervju med Magnus Ragnmark 18/5-09

⁷¹ Intervju med Magnus Ragnmark 18/5-09

⁷² Se dom av den 28 februari 1984 i de förenade målen 228 och 229/82, Ford of Europé Inc. Och Ford – Werke Aktiengesellschaft mot kommissionen, REG 1984, s. 1129.

men man måste också påpeka att en sammanslagning av återförsäljarna i en återförsäljarförening också kan anses som en stark part som kan förhandla med tillverkarna med en stark förhandlingsstyrka och ställa tillverkarna i en svagare position.⁷³ Det man inte får glömma är att återförsäljarna är en viktig del i motorfordonssektorns vertikala avtal och skulle återförsäljarna gå ihop och sätta sig emot tillverkarna skulle nog tillverkarna anse sig behöva skyddsregler.

Någonting som Magnus Ragnmark pekade på i min intervju med honom var återförsäljares rätt att köpa en annan återförsäljare på en annan marknad. Varför ska detta regleras till förmån för återförsäljarna? En återförsäljare på exempelvis den tyska marknaden kanske inte alls lämpar sig för att bedriva verksamhet av samma slag på den finska marknaden. Ur konkurrenshänseende är det fördelaktigt att en återförsäljare etablerar sig på en annan marknad men Ragnmark menar att detta borde vara någonting som kan avtalas mellan tillverkaren och återförsäljaren. Ytterligare ett misslyckande från kommissionens sida har varit att den inte kunnat hålla isär den civilrättsliga lagstiftningen från den konkurrensrättsliga.

Ett ytterligare syfte med gruppundantaget är att stimulera nya och innovativa sätt att distribuera och marknadsföra bilar genom att splittra upp försäljnings- och reparationsåtaganden. Att splittra upp åtagandena i sig är en bra idé och möjligen en regel som borde finnas, exempelvis att återförsäljare inte behöver bedriva reparationservice. Denna regel har dock inte varit så effektiv då få återförsäljare har valt att ge upp denna mycket lönsamma del av sin verksamhet. Mycket av pengarna inom motorfordonssektorn ligger i efterservicen och återförsäljarna vill inte avtala med en reparatör som åtar sig detta. En positiv aspekt av denna bestämmelse är att auktoriserade reparatörer inte har någon skyldighet att bedriva distribution av bilar. Reparatörerna fokuserar på sin kärnkompetens medan återförsäljarna gör det samma. Det här borde också leda till ett bättre tillhandahållande av tjänsterna till konsumenterna.

⁷³ Intervju med Magnus Ragnmark 18/5-09

En farhåga med att tillämpa det allmänna gruppundantaget är just att återförsäljarna och reparatörerna då inte åtnjuter ett lika starkt skydd som i det nu gällande gruppundantaget. Det finns därför en risk att tillverkarna kommer att tillämpa striktare regler för auktoriserade återförsäljare och reparatörer. Jag ser denna risk som begränsad då tillverkare skulle kräva av sina reparatörer att även de är tvungna att bedriva distribution av bilar. Detta skulle kännas omotiverat då reparatörer är specialiserade på underhåll och service och inte på distribution. En begränsning som tillverkarna dock skulle kunna föra in i sina kriterier, om sektorn reglerades av det allmänna gruppundantaget, är att de auktoriserade återförsäljarna inte får ålägga en annan reparatör att utföra underhåll och service om det skulle te sig så att återförsäljaren ville ge upp denna del av sin verksamhet. Det kan här tänkas att det finns en rädsla bland tillverkarna att förlora kontrollen. Denna fråga känns irrelevant då dess påverkan på marknaden sannolikt är begränsad då ingen återförsäljare utnyttjar denna möjlighet.

5. Sammanfattning och slutsats

I detta kapitel har jag som ambition att besvara min frågeställning;

Kan man tillämpa det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal på motorfordonssektorn efter 2010 istället för att låta den regleras av ett sektorsspecifikt gruppundantag, som i nuläget?

Jag anser, mot bakgrund av analysen, att motorfordonssektorn efter upphörandet av Förordning 1400/2002 ska omfattas av det allmänna gruppundantaget för vertikala avtal, förordning 2790/1999. Jag anser detta mot bakgrund av att de syften som kommissionen hade med det nu gällande gruppundantaget inte har uppfyllts. Eftersom de senaste tre gruppundantagen för motorfordonssektorn har resulterat i utvärderingsrapporter som visar att målen inte har uppnåtts så anser jag att det borde ske en förändring för sektorn. Motorfordonssektorn är speciell i det avseendet att den har en försäljningsdel och en eftermarknadsdel. Om sektorn ska komma att regleras av det allmänna gruppundantaget kommer det att behövas någon form av specifika regler för motorfordonssektorn.

Enligt kommissionens och flera andra kritikers uppfattning har det nu gällande gruppundantaget visat sig ha många negativa effekter så som exempelvis att flermärkesförsäljning enbart uppmuntrat de större återförsäljarna att expandera. Kommissionen anser även att de övergripande syftena kan uppnås genom att tillämpa det allmänna gruppundantaget. Om man väger samman fördelarna och nackdelarna med de nu gällande gruppundantaget så bedömer jag att generellt sett så ska fordonsindustrin komma att regleras av det allmänna gruppundantaget men det behövs ändå i min mening fortfarande en mindre omfattande reglering som syftar till att reglera förhållandena mellan försäljningsdelen och eftermarknadsdelen. Detta förhållande regleras inte i det allmänna gruppundantaget därför är det nödvändigt att använda sig av ett antal specifika regler. Det nu gällande gruppundantagets har till övergripande syfte att stärka

konsumenternas intresse och konkurrensen. Jag anser att konsumenternas intressen inte har stärkts och inte heller har konkurrensen förbättrats genom gruppundantaget utan snarare är det de starka marknadskrafter som ensamt har förbättrat konkurrensförhållandena. Mot bakgrund av detta anser jag att motorfordonssektorn i maj 2010 ska komma att regleras av förordning 2790/1999 med några få sektorsspecifika regler, exempelvis regler om oberoende reparatörers tillgång till tekniskt information från tillverkare. Dessa sektorsspecifika regler skulle kunna regleras genom ett tillägg i förordning 2790/1999. På detta sätt tycker jag att EG- fördragets syften om en dynamisk marknad och skyddet för konsumenterna tillgodoses.

Referenser

Offentligt tryck

Kommissionens förordningar

Konsoliderad version av fördraget om upprättandet av Europeiska Gemenskapen

Rådets förordning nr 19/65/EEG av den 2 mars 1965 om tillämpningen av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av avtal och samordnade förfaranden.

Kommissionens förordning (EG) nr 1475/95 av den 28 juni 1995 om tillämpning av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper försäljnings- och serviceavtal för motorfordon, EGT L 145, 29.06.1995, s. 25.

Kommissionens förordning (EG) nr 2790/1999 av den 22 december 1999 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden, EGT L 336, 29.12.1999, s. 21.

Kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn, EGT L 203, 01.08.2002, s. 30.

Meddelanden

(tillgängliga på Generaldirektoratet för konkurrens hemsida för bilsektorn)

Explanatory brochure on the Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector.

Rapport om utvärderingen av kommissionens förordning (EG) nr 1475/95 om tillämpning av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av försäljnings- och serviceavtal för motorfordon.

Joint Ford and Ford dealer position on “EU Commission Evaluation Report on the Operation of the Regulation (EC) NMo. 1400/2002 concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing” and the Future Regulation of Automotive Distribution Agreements

Observations by Bilia AB on the Commission's evaluation report on the Motor Vehicle Block Exemption

ACEA respond to the Commission evaluation report on the operation of Regulation EC 1400/2002 concerning motor vehicle distribution and servicing.

Litteratur

Westin, Jacob, 2007. *Europeisk konkurrensrätt*. Första upplagan. Stockholm

Monti, Giorgio, 2007. *EC competition law*. Första upplagan. Cambridge

Goyder, D.G, 2003. *EC competition law*. Fjärde upplagan. Oxford

Nutek med flera. *Fordonsindustrin i nationell och regional belysning*. Mars 2009

Rättspraxis

Kommissionens beslut av den 13 December 1974 – *Bayerische Motoren Werke AG* – EGT L 29, 3.2.1975, s. 1.

Kommissionens beslut av den 28 februari 1984 i de förenade målen 228 och 229/82, *Ford of Europe Inc. Och Ford – Werke Aktiengesellschaft mot kommissionen*, REG 1984, s. 1129.

Intervjuer

Magnus Ragnmark, biträdande chefsjurist på Volvo PV, telefonintervju utförd den 18 maj 2009

Hemsidor

http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/overview_en.html

www.acea.be

BILAGA 1

Intervjumall

Min huvudsakliga frågeställning i min uppsats är varför det ska finnas ett sektorsspecifikt gruppundantag för motorfordonssektorn och varför man inte istället använder sig av de allmänna gruppundantaget för vertikala avtal (förordning 2790/1999) ?

1. Kan du generellt berätta kortfattat om ditt arbete rörande det nu gällande gruppundantaget?
2. Enligt det nu gällande gruppundantaget är det inte tillåtet med distributionssystem som kombinerar **exklusivitet och selektivitet**. Vilket distributionssystem använder Ni er av? Varför?
3. Begränsningar genom **lokaliseringsklausuler** är inte tillåtna enligt gruppundantaget, påverkar detta era marknadsstrategier och tycker du att era återförsäljare har utnyttjat denna möjlighet?
4. Ett av kommissionens mål med det nu gällande gruppundantaget är att ”Förhindra att konkurrerande fordonstillverkare utestängs och att säkerställa deras tillgång till marknaden”. Detta mål vill kommissionen uppnå med hjälp av artiklarna 1.1 a och 5.1 a. (.. som förbjuder indirekta och direkta **konkurrensklausuler**). Tycker du att detta mål har uppnåtts?
5. Anser du att de **oberoende reparatörernas** ställning har förändrats i och med det nu gällande gruppundantaget?
6. Anser du att de sektorsspecifika allvarliga begränsningarna i artikel 4 har förbättrat konkurrensvillkoren på marknaden?
7. Har era återförsäljare utnyttjat möjligheten att använda sig av **flermärkesförsäljning**? Hur har detta påverkat er och marknaden i stort?
8. Kommissionen anser i sin utvärderingsrapport, att det finns många brister i det gällande gruppundantaget. Vad är din allmänna uppfattning om hur det nu gällande gruppundantaget har fungerat över lag?
9. Vad anser du ska hända med regleringen vid upphörandet av gruppundantaget den 21 maj 2010?

10. Hur ställer du dig till ett eventuellt beslut som innebär att motorfordonssektorn ,efter upphörandet av det nu gällande sektorsspecifika gruppundantaget den 21 maj 2010, kommer att omfattas av det allmänna gruppundantaget som rör vertikala avtal och samordnade förfaranden (förordning 2790/1999)?
11. Har du någonting annat du skulle vilja tillägga som är viktigt gällande gruppundantaget och upphörandet av detta?