

FIGIEFA

DEN INTERNASJONALE ORGANISASJONEN FOR BILDELIDISTRIBUTØRER TIL ETTERMARKEDET (FIGIEFA)
INTERNATIONAL FEDERATION OF AUTOMOTIVE AFTERMARKET DISTRIBUTORS

**Den nye EU-forskriften
1400/2002/EC
vedrørende gruppeunntake
i bilbransjen (BER)**

**Muligheter for uavhengige
bildelidistributører
og andre uavhengige
operatører i ettermarkedet**

Sjekkliste – muligheter

- ✓ Aktivt fremme bruken av begrepene "originale reservedeler" og "deler av tilsvarende kvalitet" ("matching quality parts") som kvalitetsmerke i det uavhengige bilettermarkedet.

- ✓ Fremme bruken av konkurransedyktige reservedeler overfor autoriserte verksteder og bilforhandlere – de har alminnelig rett til å bruke reservedeler av tilsvarende kvalitet fra uavhengige deledistributører som alternativ distribusjonskanal.

- ✓ Produsenter/leverandører av originaldeler bør merke originaldelene med sin egen logo, slik at forbrukeren kan bli klar over hvor en komponent egentlig kommer fra.

- ✓ Fremme dine vedlikeholdsservice- og reparasjonstilbud i forbindelse med nye kjøretøy "fra dag én" – uavhengige reparatører/frittstående verksteder har også rett til å utføre vedlikeholdsservice og reparasjoner på en bil i garantiperioden.

- ✓ Bruk den utvidede retten til tilgang til teknisk informasjon fra bilfabrikkene. Uavhengige verksteder må få den samme tekniske informasjon som kreves for vedlikehold, service og reparasjoner som merkeverksteder. For uavhengige deledistributører er dette en ekstra mulighet til å utvikle og fremme tekniske informasjonstjenester overfor sine kunder.

- ✓ Som uavhengig deledistributør - for eksempel medlemmer av Autobransjens Leverandørforening (ABL), kan det hende at du ønsker å kontakte bilprodusentene og spørre dem om hvilke standarder og vilkår som gjelder for å bli deleforhandler for dem, hvis en slik distribusjonsavtale passer inn i din strategi.



Den nye forskriften vedrørende gruppeunntaket

Muligheter for det uavhengige ettermarkedet

Den nye EU-forskriften 1400/2002/EC (Block Exemption Regulation (BER)) vedrørende gruppeunntak i bilindustrien, som trådte i kraft 1. oktober 2002, er det nye lowerket som regulerer distribusjons- og serviceavtaler knyttet til motorkjøretøy. Den nye forskriften inneholder også viktige bestemmelser vedrørende ettermarkedet, og har som formål å skape økt konkurranse i så vel salgs- og servicemarkedene som markedene for salg av reservedeler. EU-kommisjonens hensikt er derigjennom å sikre bilistene rett til å få utført service, vedlikehold og reparasjoner på sine kjøretøy ved det verkstedet som de selv ønsker og til priser som blir styrt av konkurranse.

Denne brosjyren gjør rede for hvilke rettigheter og muligheter den nye forskriften gir de frittstående, uavhengige aktørene i ettermarke-



det. Den nye forskriften danner et juridisk rammeverk som gir samtlige markedsaktører større frihet og mer spillerom til å øke konkurransen. EU-kommisjonen forventer at det uavhengige ettermarkedet vil nyttiggjøre seg det nye systemet. Dette vil naturligvis være en kontinuerlig prosess hvor FIGIEFA, den internasjonale organisasjonen for frittstående, uavhengige importører og grossister av deler og rekvisita, i samarbeid med Autobransjens Leverandørforening (ABL), fortsatt vil stå til tjeneste.

Reservedeler

Definisjoner

Den største og mest omfattende nyheten for det uavhengige ettermarkedet, er den nye definisjonen av begrepet "**originale reservedeler**". Den nye definisjonen innebærer blant annet at originale reservedeler kan være følgende:

- Reservedeler som er produsert av kjøretøyfabrikantene selv,
- Reservedeler som er fremstilt av uavhengige produsenter og som selges via bilprodusenten og hans merkeforhandlere. Bilprodusenten kan kreve – slik det ofte skjer i den daglige virksomheten – at hans logo blir brukt på delene som distribueres gjennom hans kanal. **Reservedelsprodusenten er imidlertid ikke forhindret fra å bruke sitt eget varemerke (enten eksklusivt eller sammen med bilprodusentens).**
- Reservedeler som er fremstilt av produsenter (om de nå er originaldelsleverandører eller ikke), som teknisk sett er identiske med komponentene som ble brukt når kjøretøyet var nytt og som selges til det uavhengige ettermarkedet. Disse delene har naturligvis bare varemerket til reservedelsprodusenten.



Begrepet "**originale reservedeler**" defineres altså ikke lenger ut fra bilprodusentenes distribusjonssystem, men i stedet etter kvaliteten på komponentene. Deler som teknisk sett er identiske kan nå tilbys og fremstilles som "originale reservedeler". Den nye definisjonen bryter ned bilprodusentenes begrepsmonopol og åpner nye salgsmuligheter for det uavhengige ettermarkedet.



Den nye forskriften definerer også begrepet "**reservedeler av tilsvarende kvalitet**" (matching quality parts): Definisjonen stiller som betingelse at denne reservedelen har samme kvalitet som komponentene som blir eller er blitt brukt på det nye kjøretøyet. Det vil si at delen minst må tilsvare den originale delen når det gjelder konstruksjon, fremstilling og funksjonell standard (eller den kan være av bedre kvalitet).



Sertifiseringskrav



I henhold til den nye forskriften er bilprodusentenes distribusjonsnett (autoriserte forhandlere og merkeverksteder) forpliktet til å bruke deler som minst er av tilsvarende kvalitet, av original kvalitet eller også av bedre kvalitet. For å lette salget fra uavhengige distributører til

bilprodusentenes distribusjonsnett samt for å unngå mulige juridiske innsigelser fra bilprodusentene, blir deleleverandørene oppfordret til – på anmodning – å utstede en (egen-)attest eller sertifikat som bekrefter kvaliteten på delene (for eksempel i emballasjen, som en separat deklarasjon eller en kunngjøring på Internett).

Det formelle sertifiseringskravet gjelder ikke ved salg av reservedeler til uavhengige reparatører. Men av markedsføringsmessige årsaker samt for å understøtte kvalitetsmerket "**originale reservedeler**" eller "**deler av tilsvarende kvalitet**" i det uavhengige ettermarkedet, kan det lønne seg å legge ved en slik kvalitetsattest også her.

Muligheter

Den nye definisjonen av "originale reservedeler" åpner nye salgsmuligheter for reservedelsleverandører, uavhengige deledistributører og uavhengige verksteder. Alle uavhengige aktører i markedet bør gjøre mer utstrakt bruk av begrepene "originale reservedeler" og "deler av tilsvarende kvalitet".

Understøttelsen av disse kvalitetsmerkene gjennom reklame og markedsføringstiltak vil bli et aktivum – særlig etter hvert som **forbrukerne** blir mer og mer bevisst på opprinnelsen til reservedelene som blir brukt ved reparasjoner på kjøretøyene deres og får større innflytelse på hvilke reservedeler som skal brukes og hvor de skal stamme fra.

Bilforhandlere og merkeverksteder

Frihet til å kjøpe konkurransedyktige reservedeler fra det uavhengige ettermarkedet

I henhold til den nye forskriften er den tidligere obligatoriske koblingen mellom salg av nye kjøretøy og etterfølgende service, opphevet. Når det gjelder salg og service kan bilforhandlerne enten spesialisere seg på en av delene eller tilby begge. Videre kan forhandlere som har mistet sin avtale, eller uavhengige verksteder, søke om å få en reparasjonsavtale ikke bare for et bestemt merke, men også for flere merker. Fordelene eller de mulige ulempene ved å bli en del av servicesystemet til en bilprodusent – gjennom en merkespesifikk reparasjonsavtale – sammenlignet med fortsatt å være uavhengig, må imidlertid analyseres nøye.



Når det gjelder reservedeler er det viktig å understreke at begge avtalepartnerne, den autoriserte bilforhandleren og merkeverkstedet, har rett til fritt å kjøpe "originale reservedeler" og reservedeler som minst holder "tilsvarende kvalitet" (eventuelt høyere kvalitet) fra uavhengige importører eller grossister. Dette skaper et effektivt tilførselsalternativ og øker konkurransen når det gjelder kvalitet. **EU-kommisjonen betrakter eventuelle begrensninger i denne retten som en bilprodusent måtte pålegge, som et alvorlig brudd på den nye forskriften.**

Det er verdt å merke seg at EU-kommisjonen også understreket at dersom en bilprodusent selv tilbyr reservedeler av en annen kvalitet (for eksempel en lavprisvariant), kan han ikke nekte sine avtalepartnere å skaffe reservedeler fra uavhengige distributører, som tilsvarer denne kvalitetsstandard. Bilforhandleren eller merkeverkstedet kan be deleprodusenten om en (egen-)attest på kvaliteten.

Muligheter

Uavhengige deleimportører og grossister kan aktivt fremme sine reservedeler og tjenester overfor bilforhandlere og merkeverksteder.

Uavhengige deleimportører og grossister kan be sine leverandører om en (egen-)attest på kvaliteten av produktene som de selger til forhandlere og merkeverksteder, som angir hvorvidt den aktuelle delen er en "**original reservedel eller en del av tilsvarende kvalitet etter definisjonen i den nye unntaksforskriften**". Deleleverandørene oppfordres til å etterkomme en slik anmodning, slik at de kan nyttiggjøre seg fordelene ved denne

kvalitetsattesten i forhold til sitt salg og dersom de blir møtt av innsigelser fra bilprodusentene. Ved å utstede en slik attest blir bevisbyrden for reservedelens kvalitet snudd om, og en bilprodusent som stiller spørsmålstegn ved kvaliteten må selv bevise at definisjonen i den nye forskriften ikke er oppfylt.

I den daglige virksomheten bør man være oppmerksom på hvor bilprodusenten tilbyr originaldeler av en annen kvalitet. Bilforhandleren/merkeverkstedet kan da kjøpe – og bør oppmuntres til å gjøre det – reservedeler fra det uavhengige ettermarkedet som tilsvarer denne kvaliteten.

Leverandører av reservedeler



Frihet til å selge til det uavhengige ettermarkedet



I henhold til den nye forskriften kan ikke bilprodusenten hindre sine leverandører av originaldeler i også å selge sine komponenter til uavhengige deledistributører eller

direkte til uavhengige verksteder eller merkeverksteder. Sistnevnte er imidlertid logistikkmessig ineffektive. Videre kan produsentene av originaldeler merke sine originalkomponenter, som de selger til bilprodusentene med tanke på montering av kjøretøy og videresalg av deler/tjenester, **med sine varemerker**. Sistnevnte utgjør en viktig forutsetning for effektiv konkurranse i reparasjonsmarkedet. Den eneste måten forbrukerne og verkstedene kan gjenkjenne en komponents egentlige opprinnelse på, er produsentens varemerke. "Originale reservedeler" og konkurransedyktige reservedeler som selges til det uavhengige ettermarkedet har naturligvis bare varemerket til reservedelsprodusenten.

Muligheter

Etter loven har reservedelsleverandørene rett til også å selge delene som de produserer som originaldeler for kjøretøyfabrikantene, på det uavhengige ettermarkedet (naturligvis bare merket med deres egen logo). Antallet deler som ikke er å få på det uavhengige ettermarkedet på grunn av en restriktiv praksis fra bilprodusentenes side burde da synke vesentlig. Ettersom deleleverandørenes avtalemessige forhold ofte kan hindre dem i å fremsette klager, bør distributørene følge med markedet og varsle hvis de oppdager at visse deler som er produsert av deres vanlige leverandører, ikke blir gjort tilgjengelig for dem.

Leverandører av originaldeler kan aktivt fremme sitt varemerke og systematisk sette sin logo på originaldelene slik at forbrukerne kan bli klar over hvor en komponent egentlig stammer fra.

Service, vedlikehold og reparasjoner i garantiperioden

Nye servicemuligheter for frittstående, uavhengige verksteder

I sin utdypende forklaringsbrosjyre kom EU-kommisjonen med en viktig avklaring vedrørende spørsmålet om uavhengige verksteder kan utføre vanlige vedlikeholds- og reparasjonsoppgaver i *garantiperioden*. Mange bilprodusenter har nemlig en tendens til å gjøre bileierens lovfestede reklamasjons- og garantirett betinget av at all service og alle reparasjoner blir utført av en bilforhandler/merkeverksted samt at bare kjøretøyfabrikantens originale reservedeler blir brukt. EU-kommisjonen har avvist denne praksisen som utilbørlig kundebinding.



Følgende må holdes nøye atskilt: Når det gjelder reelle garantisaker, gratis kundeservice eller tilbakekallinger, har en bilprodusent utvilsomt rett til å kreve at hans autoriserte partnere utelukkende bruker de "originale reservedelene" som han selv har levert. Dette er berettiget, ettersom bilprodusenten i disse tilfellene må betale for den defekte delen og utbedre skaden for kunden. Men dette må holdes atskilt fra tilfeller hvor det utføres *normal service, vedlikeholds- og reparasjonsarbeid* (for eksempel etter en ulykke) i garantiperioden, det vil si tilfeller som ikke berører spørsmålet om garanti, gratis kundeservice eller tilbakekalling.

EU-kommisjonen gjør det klart at forbrukeren ikke skal miste sin garantirett overfor bilprodusenten hvis et uavhengig reparasjonsverksted har utført *normal service eller reparasjonsarbeid*. Bilprodusenten kan altså ikke *generelt* avvise et garantikrav, for eksempel i forbindelse med en starter eller et defekt elektrisk vindu, hvis for eksempel et oljeskift er utført av et uavhengig verksted. Men hvis skaden skyldes at et uavhengig verksted har utført mangelfull reparasjon, står det uavhengige verkstedet ansvarlig.

Avklaringene gjelder for den normale garantien, men EU-kommisjonen har uttrykkelig tatt med bilprodusentenes utvidede garantier og andre avtalefestede garantier (forbrukerrettigheter som går ut over den lovfestede toårige minimumsperioden som er fastsatt i EU-direktivet 1999/44/EC vedrørende forbruksvarer).

Underrett din nasjonale forening (ABL) hvis du kommer over et tilfelle hvor bilprodusenten har avvist et garantikrav fordi en reparasjon eller service er utført av et uavhengig verksted, uten at dette kan knyttes til skaden. ABL vil da sende alle opplysninger videre til FIGIEFA.

Tilgang til teknisk informasjon



Nye servicemuligheter for uavhengige operatører



For forbrukeren representerer den uavhengige verkstedsbransjen et godt og effektivt servicealternativ, som også faller rimeligere i pris. De siste årene har imidlertid denne bransjen blitt presset mer og mer over på defensiven av mangel på tilgang til teknisk informasjon og nødvendig diagnostutstyr for å reparere dagens kjøretøy.

Det nye Gruppeunntaket har til formål å rette opp disse svakhetene, og gi uavhengige operatører, for eksempel uavhengige verksteder, bilbergingselskaper, produsenter av test- og utstyrsinstrumenter samt også uavhengige deleimportører og grossister, en alminnelig rett til tilgang til teknisk informasjon, verktøy, utstyr og opplæring. Dette omfatter ubegrenset tilgang til og bruk av elektroniske kontroll- og diagnosesystemer. Særlig har EU-kommisjonen betraktet uavhengige reservedelsgrossister som viktige for at det uavhengige reparasjonsmarkedet skal fungere tilfredsstillende. Muligheten til å kombinere salg av reservedeler med en "informasjonspakke" med teknisk informasjon som er skreddersydd for den aktuelle reparasjonen, vil sette uavhengige reservedelsdistributører i stand til å utvikle sitt servicetilbud ytterligere. EU-kommisjonen har tilpasset den nye unntaksforskriften til dagens behov når det gjelder service på og reparasjon av kjøretøy.

Muligheter

- Uavhengige operatører må få den samme tekniske informasjon som autoriserte forhandlere/reparatører. Det vil si at de har rett til tilgang til all den tekniske informasjon som kreves for vedlikehold, service og reparasjoner. Fra 1. oktober 2003 må bilprodusentene ta de nødvendige forholdsregler for å sikre direkte tilgang til deres tekniske informasjon.
- Den nye forskriften gir også rett til "omprogrammering" eller oppdatering av den originale programvaren til bruk ved reparasjoner, noe som i økende grad er påkrevd for å kunne starte og få kjøretøyene i gang igjen etter mange typer service- og reparasjonsjobber. Dette kan være nært knyttet til kjøretøyets tyverisikring, og tyverisikringsargumentet må ikke av kjøretøyfabrikanterne misbrukes som et påskudd til å hindre tilgang til teknisk informasjon. Verkstedene og bilprodusentene bør samarbeide om å gjøre bruk av sikkerhetsrutiner, for eksempel de som er beskrevet i ISO 15764, slik at ansvarsfulle verksteder kan foreta en slik omprogrammering.
- Prisen på tilgang til teknisk informasjon må være "tilbørlig", det vil si at informasjonen må være bygd opp slik at uavhengige markedsaktører ikke blir tvunget til å kjøpe mer informasjon enn de trenger. De uavhengige operatørene må ikke bli utsatt for forskjellsbehandling, og må få rask og ordnet tilgang på informasjon. Dette innebærer også at de ikke må forskjellsbehandles når det gjelder prisen på den tekniske informasjonen.
- Den tekniske informasjonen må være "anvendelig". Den må ikke bare være teoretisk tilgjengelig, men også være mulig å bruke i praksis.
- Uavhengige verksteder kan oppleve problemer med bestemte typer reparasjoner, delvis fordi det er tidkrevende og vanskelig å finne teknisk informasjon om ulike typer motorkjøretøy på fabrikanternes nettsider. I øyeblikket forskes det på en form for elektronisk standardisering i henhold til diagnosedirektivet 98/69/EC, som vil kunne bedre tilgangen til tekniske data vesentlig, også i henhold til den nye unntaksforskriften.

Tilgang til kjøretøyfabrikantenes "monopoldeler" (captive parts)

Via forhandlere og merkeverksteder

Autoriserte bilforhandlere og merkeverksteder må gi frittstående uavhengige verksteder tilgang til bilprodusentenes såkalte "egenproduserte deler" eller monopoldeler (captive parts).

Dette kan være komponenter som ikke blir produsert av andre enn bilprodusentene selv (for eksempel chassis, motorblokk eller bestemte karosserideler) eller deler som bilprodusentene har en gyldig eiendomsrett til. Slik er formålet med den nye unntaksforskriften å sikre at alle uavhengige aktører får de delene de trenger til en reparasjon, også de "captive parts" som ikke kan leveres gjennom det uavhengige distribusjonsnett. Bilforhandlere og merkeverksteder kan ikke nekte å selge slike originale reservedeler til uavhengige aktører/verksteder. Dette gir imidlertid ingen innsikt i rabattene på disse delene: i mange tilfeller må de uavhengige verkstedene betale dyrt for "captive parts", noe som bidrar til å svekke deres konkurranseevne.



Å få tak i reservedeler gjennom bilprodusentenes nettverk, deler som faktisk er "bundet" og som uavhengige deledistributører ikke kan levere, er ofte helt umulig rent økonomisk. FIGIEFAs målsetting er å sikre uavhengige verksteder et så bredt utvalg av fritt tilgjengelige komponenter som mulig.

"Autorisert" distribusjonsavtale for bilprodusentenes originale reservedeler

EU-forskriften 1400/2002 skiller mellom salgskanaler inn til salg av nye kjøretøy, og salg av reservedeler og reparasjons- og vedlikeholdstjenester. Som en følge av og i overensstemmelse med dette kan bilprodusentene derfor velge å tilby sine avtalepartnere tre separate avtaler (hvor en partner kan utføre alle tre funksjonene, to funksjoner eller bare en av de tre funksjonene):





- distribusjonsavtale for nye kjøretøy,
- distribusjonsavtale for reservedeler ("autorisert" deledistributør),
- avtale vedrørende service, vedlikehold og reparasjoner ("autorisert" reparatør/verksted).

Når det gjelder valget av en autorisert distribusjonsavtale for bilprodusentens originale reservedeler, er det bare mulig å benytte **kvalitative kriterier**. Årsaken er at bilprodusentene i de fleste tilfeller overskrider terskelen på 30 % markedsandel for reservedeler til kjøretøy av sitt respektive modellutvalg (unntaksforskriften BER 1400/2002 slår fast at unntaket fra en **kvantitativ** distribusjonsbegrensning bare gjelder hvis leverandørens andel av det relevante markedet hvor han selger kjøretøy, reservedeler eller vedlikeholdstjenester, ikke overskrider 30 %. Av tekniske årsaker kan det relevante markedet for reservedeler til kjøretøy bare fungere som marked for én respektiv kjøretøymodell. Konkurransen finner bare sted mellom de delene som kan benyttes på denne bestemte modellen).

Konklusjonen blir derfor at det bare er mulig å ha et distribusjonssystem som bygger på kvalitativ utvelgelse for en bilprodusents originale reservedeler. Hvis en uavhengig deledistributør da oppfylder de kvalitative kriteriene som bilprodusenten fastsetter (for eksempel med hensyn til krav til lagerhold eller personellens kvalifikasjoner), kan han være kandidat til en "autorisert distribusjonsavtale". Mange eksperter konkluderer med at det finnes en juridisk rettighet som forplikter bilprodusentene til å gi slike distribusjonsavtaler for reservedeler også til uavhengige delegrossister på grunnlag av kvalitetskriterier. Imidlertid er det ikke endelig avklart hvilke vilkår en slik juridisk rettighet er underlagt, det vil si i hvilke tilfeller det finnes en enkelt "autorisert deledistribusjonsavtale" som kan tjene som eksempel slik at andre distributører ikke blir forskjellsbehandlet. FIGIEFA oppmuntrer distributører til å kontakte de bilprodusentene de måtte ønske dersom en distribusjonsavtale for en bilprodusents originale reservedeler passer inn i deres strategi.

EU-kommisjonen har allerede kunngjort at den vil følge nøye med på hvordan den nye unntaksforskriften blir håndhevet, for å hindre at det dannes monopoler.

Autobransjens Leverandørforening (ABL) kan gi flere opplysninger om hvordan den nye forskriften skal praktiseres, og gi råd om hvordan eventuelle problemer som oppstår, kan løses.

ABL kan både gi råd og, gjennom den internasjonale organisasjonen for bil-distributører til ettermarkedet (FIGIEFA), informere EU-kommisjonen om hva som hindrer den nye forskriften i å fungere, eller om det forekommer åpenbare brudd på den nye forskriften.



**AUTOBRANSJENS
LEVERANDØRFORENING**

FORBEHOLD 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.

International Federation of Automotive Aftermarket Distributors

FIGIEFA

Maison de l'Automobile • Boulevard de la Woluwe 46 • BE-1200 Brussels
Tel.: +32.2.778.62.76 • Fax: +32.2.762.12.55 • Mail: figiefa@federauto.be