

Konkuransetilsynet

Fremsendt pr. e-post til:

post@kt.no og ruwi@kt.no

28.01.2010

201000102

Att.: førstekonsulent Rudi Wiers

MAB RUWI 475.1

Høringsuttalelse - EU-kommisjonsens forslag til nytt Gruppeunntak

Vi viser til mottatt høringsbrev knyttet til EU-kommisjonens forslag til nytt Gruppeunntak og sektorspesifikke *guidelines* for motorvognsektoren. Forslaget er EØS-relevant.

NAF er som kjent, Nordens største private forbrukerorganisasjon og har som kjerneområde å bistå våre 500.000 medlemmer i spørsmål knyttet til forbrukerrettslige spørsmål i egenskap av bileiere og førere. Hertil er vi landets største veihjelpsoperatør. Gruppeunntaket har hatt og vil med andre ord ha stor betydning i vårt virke for medlemmene.

Vi konstaterer med tilfredshet at forslaget og særlig de foreslåtte guidelines, innebærer at Kommisjonen til en viss grad har tatt hensyn til de innspillene som har kommet fra "bilforbrukersiden" det siste året. Vi peker i den anledning både på NAF's egne høringsuttalelser og det arbeid vi har vært involvert i via FIA's kontor i Brüssel.

Selv om det er foreslått justeringer, vil etter NAF's mening det foreslåtte system imidlertid fortsatt kunne ha en ugunstig effekt på markedet. Med unntak av anskaffelse av bolig, er kjøp, vedlikehold og reparasjoner av bil den absolutt største investering en familie i Norge gjør. På denne bakgrunn er det av stor betydning at disse utgiftene i hvert fall ikke økes ytterligere. En betingelse for dette er at man har et velfungerende marked med like konkurransevilkår. Vi har sett positive tendenser på nybilmarkedet som har åpnet for såkalt multibranding. Dette har gitt enkeltforhandlere muligheten for å utvide sitt forretningsgrunnlag ved at man enten kan selge flere merker fra samme forhandler eller i lokalområder hvor det nødvendigvis ikke er kundegrunnlag for enkeltmerkeforhandlere, gjennom multibranding allikevel er bilforhandlere. Med den bosettingen vi har i Norge, er det etter NAF's oppfatning viktig at man opprettholder regler som sikrer at de forhandlere som ønsker det, kan forhandle flere merker.

Hva angår ettermarkedet, konstaterer NAF med tilfredshet at Kommisjonen finner at det fortsatt er behov for en særlig regulering. Norge har et høyt prisnivå både på reparasjoner og service. En regulering som vil kunne øke konkurransen og derigjennom presse prisene nedover, vil være tiltak som NAF hilser velkommen.

Av nevnte grunner bør det vurderes å innføre ytterligere tiltak som sikrer konkurransen i hele markedet; det være seg mellom de enkelte verksteder og mellom de såkalte autoriserte verksteder og de uavhengige verksteder. Sikring av konkurransen mellom de to sistnevnte, bør etter NAF's oppfatning fortsatt skje ved at de uavhengige verkstedene har rett til og fysisk mottar tekniske data og reservedeler på samme vilkår som de autoriserte. Etter vår oppfatning vil det for å sikre denne adgangen, være behov for sektorspesifikke regler.

I forholdet mellom importør og dennes autoriserte verksteder, er det av stor betydning at verksteder ikke bindes opp til å bruke reservedeler som importøren distribuerer uansett om dette skjer gjennom direkte forbud, forpliktelser til et minstekjøp eller indirekte gjennom loyalitetsbonuser.

I forlengelsen av dette vil det også være hensiktsmessig med et fremtidig regelverk som tar høyde for at importør og autoriserte verksteder ikke hindrer konkurransen ved å stramme inn vilkårene for at nybilgarantien skal kunne opprettholdes. I denne forbindelse er det viktig å peke på at bruk av "reservedeler av tilsvarende kvalitet" ikke svekker forbrukernes rettigheter i forhold til nybilgarantien.

For å sikre at ikke de autoriserte verksteder "misbruker" garantien, vil det videre være av stor betydning at det slås fast at data knyttet til utførte reparasjoner og servicer, er forbrukers eiendom. Bileier vil derigjennom alltid kunne dokumentere at servicen er gjort i overensstemmelse med importørens retningslinjer uansett hvor servicen eller reparasjonen er foretatt.

Tilgang til tekniske data er videre en forutsetning for å sikre lik konkurranse mellom de uavhengige og de autoriserte verksteder. Etter NAF's oppfatning bør man derfor arbeide for å opprettholde eksisterende betingelser med henblikk på tilgang til tekniske data på biler som er typegodkjent før september 2009. Vi peker i den anledning på at Norge har en av de eldste bilparker i Europa hvilket vil innebære at det vil gå mange år før det ikke lenger er et marked for reparasjon av biler som er typegodkjent før september 2009.

Som nevnt innledningsvis, er NAF Norges største veihjelpsoperatør. Så vidt vi kan se, er ikke veipatruljene konkret nevnt i oppstillingen blant de uavhengige reparatører i det fremlagte forslag (verken i reguleringen eller i guidelines). Både ut fra et miljømessig, kostnadmessig og tidsmessig hensyn for bilfører/passasjerer, er det et poeng å kunne få en bil "på veien igjen" der og da i stedet for å kun "taue" den til verksted. Reparasjon "langs veien" betinger imidlertid at veihjelpsoperatøren har tilgang til de samme tekniske data som verkstedene har. Etter NAF's oppfatning bør derfor oppstillingen under dette punkt, utvides til konkret også å omfatte veihjelpsoperatørene. Dette for å sørge for at man også i fortsettelsen kan hjelpe bilførere som har fått motorstopp eller andre problemer

med bilen. I motsatt fall vil importører og de autoriserte verksteder kunne se en interesse i at veihjelpsoperatørene kun ble transportører og ikke også reparatører.

Avslutningsvis takker vi for at vi ble gitt anledning til å komme med våre synspunkter i sakens anledning.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND

André Fimreite
advokat/ seniorrådgiver