

Vergaderjaar 2008–2009

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 915

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 september 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 7 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Richtlijn ouderschapsverlof (Kamerstuk 22 112, nr. 914);
2. Mededeling inzake motorvoertuigensector;
3. Mededeling inzake duurzame toekomst vervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 916);
4. Mededeling betreffende Alzheimer en andere vormen van dementie (Kamerstuk 22 112, nr. 917);
5. Voorstel inzake maatregelen ter bestrijding van neurodegeneratieve ziekten (Kamerstuk 22 112, nr. 918);
6. Voorstel voor een aanbeveling van de Raad betreffende rookvrije ruimten (Kamerstuk 22 112, nr. 919);
7. Voorstel betreffende een besluit tot instelling Europese micro-financieringsfaciliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 920).

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
F. C. G. M. Timmermans

Fiche: Mededeling inzake motorvoertuigensector

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: The Future Competition Law Framework applicable to the motor vehicle sector (Text with EEA relevance) – Toekomstig kader voor het mededingingsrecht in de motorvoertuigensector (mededeling)

Datum Commissiedocument: 22 juli 2009

Nr. Commissiedocument: COM(2009)388

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=198476

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: SEC(2009) 1053

Behandelingstraject Raad: De Raad en het Parlement worden niet geraadpleegd

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Economische Zaken in nauwe samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

2. Essentie voorstel

Verordening 1400/2002 ziet op de Europese sectorspecifieke mededingingsregels in de motorvoertuigensector. Het betreft een groepsvrijstelling op het verbod op mededingingsbeperkende overeenkomsten en gedragingen, waarmee voor categorieën van overeenkomsten die onder artikel 81 EG vallen zogenoemde «veilige havens» worden gecreëerd. Door deze groepsvrijstelling hoeven deze categorieën van overeenkomsten niet langer individueel op mogelijke schendingen van het mededingingsrecht beoordeeld te worden. Zowel de regels omtrent de verkoopovereenkomsten van nieuwe motorvoertuigen als de overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten van bestaande motorvoertuigen vallen nu nog onder de reikwijdte van deze verordening. De groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector verzekert enerzijds effectief toezicht op de markt terwijl hiermee anderzijds zowel de administratieve lasten voor het bedrijfsleven als de bestuurlijke lasten worden verlaagd. EU-Verordening 1400/2002 loopt in mei 2010 af. De Commissie doet in de mededeling enkele voorstellen voor het juridisch kader na het verstrijken van de verordening. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verkoopovereenkomsten van nieuwe motorvoertuigen en de overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten. De Commissie stelt voor:

- Vwb verkoopovereenkomsten voor nieuwe motorvoertuigen:
 - de regels toe te passen zoals die thans zijn weerspiegeld in de voorgestelde (nieuwe) algemene groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten
 - sectorspecifieke richtsnoeren op te stellen ten behoeve van rechtszekerheid,
 - als overgangsperiode de huidige verordening op deze onderdelen te verlengen tot 31 mei 2013
- Voor wat betreft overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen:
 - Vanaf 31 mei 2010 de regels toe te passen zoals die thans zijn weerspiegeld in de voorgestelde (nieuwe) algemene groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten (hierna ook «verticalen»),
 - aangevuld met hetzij sectorspecifieke richtsnoeren, hetzij een

gerichte groepsvrijstellingsverordening, of een combinatie van beide instrumenten,

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete weten regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

Ja, de Commissie kondigt een nieuw regime voor de groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector met betrekking tot het mededingingsrecht aan.

Op grond van artikel 1 van verordening 19/65 (betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3 EG) heeft de Commissie de bevoegdheid gekregen om bij verordening te bepalen dat artikel 81, lid 1 EG niet van toepassing is op bepaalde groepen en categorieën. Deze bevoegdheid van de Commissie laat geen ruimte voor handelen door de lidstaten en is exclusief. Het is daarom niet nodig om de subsidiariteit te beoordelen.

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld. Het verlengen van de groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector voor de verkoopovereenkomsten van nieuwe motorvoertuigen is een evenwichtige maatregel omdat hiermee een redelijke overgangstermijn van drie jaar wordt gecreëerd om deze sector onder het nieuwe algemene groepsvrijstelling regelgeving onder te brengen. Aangezien er een gezonde concurrentie tussen de verschillende producenten van motorvoertuigen heerst, sector-specifieke regels door de aard van het distributiestelsel van motorvoertuigen (NB stelsel van dealers) gerechtvaardigd zijn, en het onvoorwaardelijk afschaffen van de sector-specifieke groepsvrijstelling de door de economische crisis zwaar getroffen auto-industrie onevenredig zwaar zou treffen, is deze maatregel van de Commissie daarom ook proportioneel.

De Commissie kiest ervoor om de overeenkomsten voor reparaties en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen al eerder onder de nieuwe algemene groepsvrijstelling regelgeving te brengen. Deze algemene regelgeving zal worden aangevuld met hetzij sector-specifieke richtsnoeren, hetzij een gerichte groepsvrijstellingsverordening, of een combinatie van beide instrumenten. Gelet op de imperfecte concurrentie in deze sector is ook deze maatregel proportioneel.

Aangezien het voorstel grotendeels een verlenging van bestaande wetgeving betreft, zal dit geen financiële gevolgen meebrengen. Voor zover het opstellen van de sector-specifieke richtsnoeren of een gerichte groepsvrijstellingsverordening kosten met zich brengt, zal Nederland de Commissie vragen aan te geven wat deze kosten precies zullen zijn. Indien het voorstel tot additionele uitgaven leidt, moeten de financiële gevolgen worden ingepast op de begrotingen van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

4. Nederlandse positie over de mededeling

In de mededeling maakt de Commissie een onderscheid tussen de verkoopovereenkomsten voor nieuwe motorvoertuigen en de overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen.

Verkoopovereenkomsten voor nieuwe motorvoertuigen

Nederland is verheugd over het feit dat de groepsvrijstelling in de motorvoertuigensector voor de verkoopovereenkomsten voor nieuwe

motorvoertuigen met drie jaar wordt verlengd. Uit verschillende gesprekken met de sector is gebleken dat het onvoorwaardelijk afschaffen van de vrijstelling te veel nadelige gevolgen met zich brengt. Het verlengen van de Verordening creëert een redelijke overgangstermijn om de overgang naar de nieuwe algemene regelgeving voor te bereiden.

Nederland deelt het standpunt van de Commissie dat er voor de motorvoertuigensector – naast de algemene regelgeving bepaalde aandachtspunten uit de groepsvrijstelling in sectorspecifieke richtsnoeren geregeld moeten worden. Nederland zal zich in het bijzonder inzetten bij de vaststelling van deze sectorspecifieke richtsnoeren dat onderstaande aandachtspunten voldoende worden afgedekt:

Zo vindt Nederland bij kwantitatieve distributiestels – d.w.z. een distributiestelsel waarbij de leverancier voor de selectie van distributeurs criteria gebruikt die hun aantal rechtstreeks beperken – het belangrijk dat een leverancier de primaire locatie van een distributeur kan bepalen. Om ervoor te zorgen dat er voldoende aanbod in een geografisch gebied is, mag het dealers niet verboden worden om additionele vestigingen te openen. Dealers moeten de mogelijkheid behouden om het netwerk uit te breiden. Afspraken die dealers verbieden om hun vestiging over te dragen aan een ander lid van het netwerk moeten verboden blijven. Om rechtszekerheid te creëren, moeten bovendien in kwalitatieve selectieve distributienetwerken verboden expliciet van toepassing worden verklaard om binnen de reikwijdte van de verticale groepsvrijstelling te kunnen blijven vallen (kwalitatieve selectieve distributienetwerken zijn distributiestelsels waarbij de leverancier voor de selectie van distributeurs criteria hanteert die uitsluitend kwalitatief van aard zijn, noodzakelijk wegens de aard van het contractgoed zijn, eenvormig zijn neergelegd voor alle distributeurs die lid van het distributiestelsel willen worden, niet discriminerend worden toegepast en het aantal distributeurs niet rechtstreeks beperken).

Daarnaast is Nederland van mening dat de verplichting van de leverancier tot gedetailleerde, schriftelijke notificatie bij beëindiging van contracten met distributeurs of reparateurs moet blijven bestaan. Dit om dealers die pro-competitief gedrag vertonen te beschermen. Ook moeten non-concurrentiebedingen na beëindiging van een contract verboden worden om inter-brand concurrentie te beschermen, en moet dealers de mogelijkheid hebben om naar een andere fabrikant over te stappen.

Overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen

Voor de overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en/of levering en distributie van reserveonderdelen heeft de Commissie besloten om de groepsvrijstelling op dit onderdeel niet te verlengen. De regels uit de algemene groepsvrijstelling verticaal zullen van toepassing zijn, aangevuld met hetzij sectorspecifieke richtsnoeren, hetzij een gerichte groepsvrijstellingsverordening, of een combinatie van beide instrumenten. De Commissie heeft aangegeven dat het hierbij in ieder geval gaat om de toegang tot technische informatie, toegang tot onderdelen, misbruik van garanties en toegang tot het netwerk van erkende reparateurs.

Ook Nederland is van mening dat een aantal belangrijke aspecten uit de groepsvrijstelling in de algemene groepsvrijstelling verticaal, en/of in andere EU regelgeving/sectorspecifieke richtsnoeren moet worden geregeld, waarbij regelgeving de voorkeur verdient boven richtsnoeren. Regelgeving biedt namelijk meer juridische handvatten dan richtsnoeren in het geval van marktafsluiting door leveranciers/erkende reparateurs.

Nederland deelt de visie van de Commissie dat het hierbij gaat om de toegang tot technische informatie, toegang tot onderdelen, misbruik van garanties en toegang tot het netwerk van erkende reparateurs. Zo vindt Nederland dat de concurrentie tussen onafhankelijke en erkende reparateurs gewaarborgd moet blijven. Onafhankelijke reparateurs moeten niet afhankelijk zijn van hun concurrenten (de erkende reparateurs) voor de levering van motorvoertuigonderdelen die onder de merknaam van de fabrikant vallen, in het bijzonder de zogenaamde *captive parts* (reserveonderdelen die exclusief voor één specifiek merk auto's worden geproduceerd). Distributie van onderdelen moet expliciet gescheiden zijn van reparatie en onderhoud. Ook hecht Nederland zeer aan de toegang tot technische informatie. De toegang tot technische informatie voor nieuwe modellen voertuigen is voorwerp van een separate verordening (de zgn. EURO V verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen en bedrijfsvoertuigen en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie). Deze verordening is nog in voorbereiding. Het is voor Nederland van belang dat de technische informatie van zowel oude als nieuwe modellen beschikbaar is om ongehinderde toegang tot de reparatiemarkt te waarborgen. Nederland zal er daarom bij de Commissie op aandringen om de specifieke eis aan fabrikanten, om reparatie- en recommissioning (technische) informatie beschikbaar te stellen, in de sectorspecifieke richtsnoeren dan wel verordening op te nemen.

Nederland vindt het tijdspad waarbinnen de Commissie de sector-specifieke richtsnoeren of de gerichte groepsvrijstellingsverordening, of een combinatie van beide instrumenten, wil opstellen echter krap. Nederland zal er daarom bij de Commissie op aandringen spoedig met een voorstel te komen om lidstaten zo voldoende tijd te gunnen hierop inhoudelijk commentaar te geven en onderhandelingen te voeren.