

Garanties en werk tijdens de garantieperiode

Voertuigfabrikanten overtreden het mededingingsrecht wanneer zij **hun garanties afhankelijk maken** van reparatie of onderhoud aan een voertuig binnen hun netwerk of het gebruik van hun eigen merkonderdelen.

Volgens de nieuwe regelgeving die sinds 1 juni 2010 van kracht is, moeten consumenten voor reguliere onderhoudsbeurten of reparaties gebruik kunnen maken van elk herstelbedrijf, zowel tijdens de wettelijke garantieperiode als een verlengde garantie. Voertuigeigenaren moeten hun voertuig kunnen laten onderhouden of repareren bij een herstelbedrijf naar keuze zonder te vrezen voor nadelen wat betreft de voertuigfabrikant als gevolg van het herstellen van productiefouten. Wanneer dit niet het geval is, wordt de voertuigfabrikant onderworpen aan een nauwkeurig onderzoek door de mededingingsautoriteiten.

Uiteraard is elke marktdeelnemer gehouden aan wettelijke product- en onderhoudsaansprakelijkheid. Iemand die uw voertuig schade toebrengt door nalatigheid of het gebruik van defecte onderdelen is daar dus zelf verantwoordelijk voor.

Terugroepacties, kosteloze onderhoudsbeurten en reparaties onder garantie

Defecten als gevolg van het autoproductieproces moeten door de voertuigfabrikant worden hersteld. Deze werkzaamheden (terugroepacties, kosteloze onderhoudsbeurten of reparaties onder garantie etc.) worden door de voertuigfabrikant betaald en moeten op zijn aangeven worden uitgevoerd. In deze gevallen worden de werkzaamheden van het herstelbedrijf niet betaald door de eigenaar van het motorvoertuig, maar door de voertuigfabrikant. Het principe "Wie betaalt, bepaalt" is hier van toepassing. De fabrikant bepaalt ook welke onderdelen gebruikt moeten worden.

Verzekeringopolissen en garantieovereenkomsten

De richtsnoeren van de Commissie vermelden geen uitzonderingen op deze algemene principes. De principes moeten binnen de gehele sector in acht worden genomen. Nadere richtlijnen worden verwacht voor gevallen waarin het recht van de consument om naar de werkplaats van zijn keuze te gaan beperkt wordt, zoals financiering of aanvullende diensten die los van het koopcontract van het voertuig zijn ondertekend (bijv. dekking voor pechhulp).



De Right to Repair Campaign (R2RC) verenigt een brede reeks stakeholders in de aftermarket en vertegenwoordigers van automobilisten die belang hebben bij het bevorderen van op concurrentie gebaseerde regelgeving voor de automotive aftermarket.

De campagne wordt ondersteund door erkende en onafhankelijke herstellende, onafhankelijke onderdelendistributeurs, onderdelenleveranciers, producenten van diagnoseapparatuur en garage-uitrusting, brancheorganisaties, weghulpdiensten en automobilistenverenigingen. De R2RC staat open voor iedereen die zich bekommert om de toekomst van de automotive aftermarket met meerdere merken, en de terechte claim voor vrije consumentenkeuze in een concurrerende aftersales markt.

Opgezet door FIGIEFA. Aan de Right to Repair Campaign nemen deel: EGEA, FIA, FIGIEFA en FIRM.



Right to Repair Campaign (R2RC)

Bd de la Woluwe 42 bte 5
BE – 1200 Brussels
Tel.: +32 2 761 95 10
Fax: +32 2 762 12 55
secretariat@r2rc.eu
www.r2rc.eu

FIGIEFA heeft maatregelen getroffen om de juistheid van de verklaringen in deze folder te waarborgen. Opgemerkt moet worden dat de hier gegeven toelichtingen algemeen van aard zijn. Omdat elk individueel geval afwijkende kenmerken kan hebben, zijn deze toelichtingen niet bedoeld ter vervanging van specifiek juridisch advies. Raadpleeg de oorspronkelijke versie in het Engels.

design by milk graphic design.net FIGIEFA © okt. 2010



De nieuwe mededingingswetgeving voor de automotive aftermarket

Kansen voor reparatiebedrijven

Van “BER voor motorvoertuigen” naar “BER voor aftersales”

Vanaf 1 juni 2010 is er nieuwe mededingingswetgeving voor de automotieve sector van kracht. Deze vervangt de oude Block Exemption Regulation (BER) 1400/2002. De nieuwe regelgeving bestaat uit een Groepsvrijstellings-verordening voor de “vervolgmarkt”¹: (EU) nr. 461/2010] en een “algemene” Groepsvrijstellings-verordening²: (EU) nr. 330/2010]. Terwijl de voorgaande “Verordening 1400/2002” ook bepalingen voor de verkoop van nieuwe voertuigen omvatte, heeft de nieuwe “BER voor aftersales” uitsluitend betrekking op de markten voor onderhoud, reparatie en reserveonderdelen.

Deze nieuwe BER's gaan vergezeld van sectorspecifieke richtsnoeren. De bedoeling van dit alles is een effectieve concurrentie in de automotieve aftersales te waarborgen ten voordele van de consument. Hiertoe worden ook essentiële aspecten van aftermarket bedrijven in de onderdelendistributie en de reparatiesector beschermd.

Deze essentiële aspecten zijn:

1. **Toegang voor onafhankelijke bedrijven tot reparatie- en onderhoudsinformatie, apparatuur en opleiding van de voertuigfabrikant.**
2. **Toegang voor multi-brand herstellere tot alle reserveonderdelen van voertuigfabrikanten.**
3. **De mogelijkheid voor leden van het erkende netwerk van voertuigfabrikanten om kwaliteitsonderdelen en gereedschappen te betrekken van onafhankelijke distributeurs.**
4. **De mogelijkheid voor onderdelenfabrikanten om hun producten rechtstreeks aan de aftermarket te leveren en om ook de onderdelen die zij aan de voertuigfabrikanten leveren te voorzien van hun handelsmerk (double branding).**
5. **De definitie van de term “originele reserveonderdelen” op basis van de kwaliteit van de onderdelen en niet de herkomst van de reserveonderdelen.**
6. **De definitie van de term “reserveonderdelen van gelijke kwaliteit”.**

Veel bepalingen van de oude “BER voor motorvoertuigen” zijn overgeheveld naar de nieuwe “BER voor aftersales”, terwijl andere regels nader zijn uitgewerkt. Hieronder vindt u een overzicht van de bepalingen die relevant zijn voor de reparatiesector.

Inkoop van reserveonderdelen

Met de invoering van de “BER voor aftersales” is de vrijheid van herstellere in Europa om reserveonderdelen te kopen versterkt omdat belemmeringen voor leveranciers zijn weggenomen. Original Equipment Suppliers (OES) mogen als regel hun producten vrijelijk leveren aan de gehele aftermarket. Zowel werkplaatsen die meerdere merken voeren als die met één merk kunnen deze onderdelen kopen.

Minimum inkoopseisen

Onder de vorige Verordening 1400/2002 konden voertuigfabrikanten (OEM's) hun franchise dealer/hersteller dwingen minstens 30 procent van hun benodigde reserveonderdelen in te kopen bij het erkende netwerk. Vanwege hun hoge marktaandeel in de betreffende onderdelenmarkt is deze bepaling nu geschrapt. Voertuigfabrikanten mogen hun franchise herstellere daarom geen aanzienlijke minimum inkoopseisen opleggen. Gegeven hun hoge marktaandeel mogen ze niet vasthouden aan een inkoopverplichting van 80% of zelfs 100%. In feite moeten minimum inkoopverplichtingen, ook zeer lage, beoordeeld worden op hun effect op mededinging. De EU Commissie en de nationale mededingingsautoriteiten kunnen hard ingrijpen.

Herstellere die verbonden zijn aan herstelnetwerken van onafhankelijke onderdelendistributeurs daarentegen, mogen worden verplicht tot een minimum afnamevolume zonder bovengrens voor contracten met een looptijd tot vijf jaar, en bij een contractduur vanaf vijf jaar tot maximaal 80 procent. Net als bij alle distributieovereenkomsten moeten overeenkomsten tussen distributeurs en herstel- en onderhoudscentra ook de grenzen van kartelwetgeving in acht nemen met betrekking tot niet-bindende adviesprijzen of beperkingen in het klantenbestand.

Toegang tot merkonderdelen van fabrikanten

Volgens de “BER voor aftersales” mogen voertuigfabrikanten het handelsverkeer tussen herstellere niet beperken. Als zodanig mogen erkende herstellere/dealers reserveonderdelen verkopen aan hun collega's van de onafhankelijke reparatiesector.

Toegang tot technische informatie

Werkplaatsen die meerdere merken voeren (evenals alle deelnemers aan de onafhankelijke automotieve aftermarket) moet door de voertuigfabrikanten toegang worden verleend tot technische informatie. Dit omvat informatie over reparaties maar ook de data die distributeurs van reserveonderdelen en herstellere nodig hebben om geschikte onderdelen voor een specifiek motorvoertuig duidelijk vast te stellen.

Originele onderdelen en onderdelen van gelijke kwaliteit

Dealers en erkende herstellere mogen ook kwaliteitsonderdelen kopen van onafhankelijke onderdelendistributeurs. Voertuigfabrikanten mogen hen niet beletten reserveonderdelen van “gelijke kwaliteit” te kopen en te gebruiken (onderdelen die volgens de Europese Commissie “de reputatie van de voertuigfabrikant niet schaden”) alsmede “originele reserveonderdelen” (onderdelen die zijn vervaardigd volgens de gebruikte specificaties en productienormen voor de montage van het voertuig).

Van het feit dat veel originele reserveonderdelen en producten van gelijke kwaliteit beschikbaar zijn op de onafhankelijke markt wordt in marketingcampagnes vaak gebruikgemaakt. Reclame van onafhankelijke marktdeelnemers waarin terminologie van de BER wordt gebruikt, mag echter niet misleidend zijn. De reclame moet duidelijk maken dat het geadverteerde product of de dienst niet gekoppeld is aan het erkende netwerk van de voertuigfabrikant.

Onderhoudscontracten

Er zijn geen belangrijke wijzigingen in de toegang tot onderhoudscontracten van voertuigfabrikanten: wie aan de kwaliteitseisen van een OEM voldoet, mag geen onderhoudscontract worden geweigerd.



1. Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigsector.

2. Verordening (EU) nr. 330/2010 van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen.