EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.5.2021
COM(2021) 264 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Kommissionens evalueringsrapport om, hvordan gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer (EU) nr. 461/2010 fungerer

{SWD(2021) 112 final}

I henhold til artikel 7 i forordning (EU) nr. 461/2010 af 27. maj 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("traktaten") på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen[1] ("gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer") skal Kommissionen overvåge denne forordnings anvendelse og senest den 31. maj 2021 udarbejde en rapport.

Traktatens artikel 101, stk. 1, forbyder aftaler mellem virksomheder og samordnet praksis, der begrænser konkurrencen, medmindre sådanne i overensstemmelse med traktatens artikel 101, stk. 3, bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af varerne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved. I gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer fastsættes det, at Kommissionens forordning (EU) nr. 330/2010 af 20. april 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis ("gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler") gælder for aftaler om distribution af nye køretøjer. Med hensyn til aftaler om salg eller videresalg af reservedele til motorkøretøjer eller levering af reparations- og vedligeholdelsesydelser for motorkøretøjer bestemmes det i artikel 4 i gruppefritagelsesforordningen, at traktatens artikel 101, stk. 1, ikke finder anvendelse, forudsat at sådanne aftaler opfylder fritagelsesbetingelserne i henhold til gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler og ikke indeholder nogen af de alvorlige begrænsninger[2], der er opregnet i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjers artikel 5.

Denne deraf følgende konfiguration indebærer, at det i denne rapport bør evalueres, hvordan gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer og de supplerende retningslinjer[3] samt gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler og retningslinjerne for vertikale begrænsninger[4] fungerer, for så vidt som de finder anvendelse på distribution af nye motorkøretøjer, levering af reparations- og vedligeholdelsesydelser og distribution af reservedele inden for Den Europæiske Union ("EU"). Disse fire regelsæt omtales samlet som ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer i denne rapport[5].

Denne rapport ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene og seks tekniske bilag. Rapporten foregriber ikke den endelige karakter eller indholdet af retsakter, som Kommissionen måtte udarbejde efter offentliggørelsen af denne rapport.

---

1 EUT L 129 af 28.5.2010.

2 Alvorlige begrænsninger ("hardcore-klausuler") er begrænsninger, der, hvis de indgår i en vertikal aftale, fjerner fordelene ved fritagelsen for hele aftalen, hvilket betyder, at der skal foretages en individuel vurdering i henhold til traktatens artikel 101, stk. 3.

3 Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer. EUT C 138 af 28.5.2010.

4 Retningslinjer for vertikale begrænsninger. EUT C 130 af 19.5.2010.

5 Gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler har også været genstand for en evaluering (se arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene her) og er i øjeblikket ved at blive revideret. Gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler udløber den 31. maj 2022, dvs. et år før gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer.

1. Baggrund for interventionen og kilder

Kommissionens beslutning om at indrømme en gruppefritagelse for motorkøretøjsbranchen, og i bekræftende fald i hvilken form, skal være baseret på kravene i traktatens artikel 101, stk. 3[6]. Ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer forfølger generelle og specifikke mål, der har til formål at sikre, at kravene i traktatens artikel 101, stk. 3, opfyldes. De **specifikke mål** med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer er i) at skabe retssikkerhed for interessenter i motorkøretøjsbranchen, med hensyn til hvilke vertikale aftaler der kan anses for at være i overensstemmelse med traktatens artikel 101, ii) at mindske risikoen for "falsk positive" (dvs. overfritagelse) og "falsk negative" (dvs. underfritagelse) resultater, iii) at skabe en fælles vurderingsramme for de nationale konkurrencemyndigheder og nationale domstole for at sikre konsekvens i anvendelsen af traktatens artikel 101 og iv) at beskytte visse former for konkurrence i motorkøretøjsbranchen. Disse fire specifikke mål støtter alle det generelle mål: at bevare den afskrækkende virkning af traktatens artikel 101 ved at lette Kommissionens, de nationale konkurrencemyndigheders og de nationale domstoles håndhævelsesarbejde og hjælpe virksomhederne med at foretage selvevaluering af deres vertikale aftaler i motorkøretøjsbranchen. Da de retlige og faktiske rammer for konkurrencereglerne er flydende, skal Kommissionen analysere, om ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer og dens mål fortsat er passende i dag, med henvisning til de fem kriterier i retningslinjerne for bedre regulering[7] (dvs. effektivitet, virkningsfuldhed, relevans, sammenhæng og EU-merværdi).

Den 3. december 2018 iværksatte Kommissionen officielt evalueringsprocessen i forbindelse med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer[8] med henblik på at udarbejde denne rapport. Evalueringen er baseret på en bred vifte af informationskilder: Kommissionens overvågnings- og håndhævelsesaktiviteter i sektoren, en offentlig høring[9] af interessenter, en undersøgelse vedrørende udviklingen i motorkøretøjsbranchen mellem 2007 og 2017 samt to målrettede høringer[10] af de nationale konkurrencemyndigheder for at i) indsamle data om de nationale konkurrencemyndigheders håndhævelse af ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer og tilsvarende nationale regler og ii) indhente deres synspunkter om resultaterne af ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer.

2. Sektorspecifikke karakteristika

2.1.Markeder under evaluering

---

6 Rådets forordning (EØF) nr. 19/65 giver Kommissionen mulighed for ved forordning at anvende traktatens artikel 101, stk. 3, på visse kategorier af vertikale aftaler og tilsvarende former for samordnet praksis, der falder ind under traktatens artikel 101, stk. 1, for hvilke det med tilstrækkelig sikkerhed kan antages, at de opfylder betingelserne i traktatens artikel 101, stk. 3.

7 Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — "Better Regulation Guidelines" af 7. juli 2017, SWD (2017) 350.

8 Se afsnit 4.1 i arbejdsdokumentet.

9 Høringen fandt sted fra den 12. oktober 2020 til den 25. januar 2021. Se bilag 3 til arbejdsdokumentet for yderligere oplysninger.

10 Høringerne fandt sted fra den 8. juni 2020 til den 16. januar 2021. Se bilag 3 til arbejdsdokumentet for yderligere oplysninger.

Motorkøretøjsbranchen har en kompleks forsyningskæde med heterogene enheder, der sameksisterer og interagerer på forskellige niveauer. Med hensyn til **distribution af køretøjer** er leverandørerne køretøjsfabrikanter og deres importører. På efterspørgselssiden er de vigtigste aktører privatpersoner og virksomheder. Nogle af de sidstnævnte er professionelle transport- og mobilitetsoperatører, mens andre er aktive i andre sektorer, men anvender motorkøretøjer til at transportere varer og arbejdstagere. Med hensyn til **reparation og vedligeholdelse** er tjenesteyderne autoriserede reparatører (virksomheder med formelle kontraktlige aftaler med leverandører af motorkøretøjer) og uafhængige reparatører. På efterspørgselssiden er de vigtigste aktører igen privatpersoner og virksomheder. **Reservedele** leveres af leverandørerne af originalt udstyr[11], enten direkte eller gennem køretøjsfabrikanterne, og af uafhængige leverandører, som — i modsætning til leverandører af originalt udstyr — ikke leverer dele til samling af køretøjer. På efterspørgselssiden er de vigtigste aktører reparatører og i mindre omfang flådeoperatører og privatpersoner.

Om en bestemt aftale kan være omfattet af fritagelsen i henhold til ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer afhænger bl.a. af markedsandelen. En korrekt markedsafgrænsning er derfor en vigtig faktor i enhver vurdering. Under visse omstændigheder kan der antages at bestå et systemmarked omfattende både motorkøretøjer og reservedele, bl.a. under hensyntagen til køretøjets levetid samt brugernes præferencer og købsadfærd[12]. I sådanne tilfælde vil de relevante markedsandele være markedsandelene for hele systemet (for flere mærker) snarere end for reparation og vedligeholdelse og levering af reservedele.

Under de høringer, der førte til denne rapport, foreslog nogle nationale konkurrencemyndigheder, at motorkøretøjsmarkederne kunne betragtes som et sådant system.

En vigtig faktor for analysen af markedsforbindelsernes styrke er, om en betydelig del af køberne træffer deres valg under hensyn til livscyklusomkostningerne. En anden relevant faktor er, om der findes enheder, der opererer på eftermarkedet, som ikke er afhængige af leverandørerne af de primære varer, og deres position. På grundlag af de oplysninger, der blev indsamlet i forbindelse med evalueringen, ser det ud til, at der i det mindste for personbiler sandsynligvis vil være mærkespecifikke eftermarkeder, navnlig fordi at i) de fleste købere er privatpersoner eller små og mellemstore virksomheder, der køber motorkøretøjer og eftersalgsservice hver for sig, ii) selv om de elementer, der blev afsløret i undersøgelsesresultaterne, viser, at forbrugerne i stigende grad bruger internettet til at undersøge markedet, før de køber en personbil, godtgør de ikke, at sådanne købere hurtigt og konsekvent tilpasser deres købsadfærd som reaktion på variationer i eftermarkedsforholdene, og iii) der findes veludviklede rammer for enheder, der kun tilbyder eftermarkedsprodukter og -tjenester. Dette er måske ikke tilfældet for andre køretøjsklasser, hvor den større tilstedeværelse af professionelle forbrugere kan resultere i mere komplekse indkøbsmønstre.

---

11 Det drejer sig om fabrikanter af de dele, der anvendes til den første samling af køretøjet.

12 Se fodnote 26 i de supplerende retningslinjer og punkt 56 i Kommissionens meddelelse om afgrænsningen af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EUT C 372 af 9.12.1997.

2.2. Markedsudvikling

Denne sektor har undergået adskillige ændringer siden vedtagelsen af gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer i 2010.

Med hensyn til koncentrationen i sektoren svingede markedsandelene over tid, hvilket tyder på en kraftig **konkurrence mellem forskellige mærker**. Selv om finanskrisen ramte hele sektoren fra 2008, forblev udgifterne til forskning og udvikling ("FoU") for personbiler desuden ret stabile[13].

Hvad angår lette erhvervskøretøjer havde ingen fabrikanter særlig store markedsandele i perioden 2007-2017, selv om dette på det seneste kan have ændret sig, efter at to større producenter — FCA og PSA — er blevet fusioneret for at oprette en ny virksomhed ved navn Stellantis[14]. Ligesom for personbiler har markedsandelene for fabrikanter af lette erhvervskøretøjer også svinget. Men i modsætning til personbiler er sektoren for lette erhvervskøretøjer, siden gruppefritagelsesforordningen for køretøjer trådte i kraft, blevet mere koncentreret og i endnu højere grad efter fusionen mellem FCA og PSA. Sektoren for busser og lastbiler er traditionelt også mere koncentreret[15]. Begge har oplevet visse ændringer i markedspositionerne. Undersøgelsen viser, at udgifterne til FoU steg i hele observationsperioden (2007-2017) for busser og lastbiler, hvilket kan tyde på en vis konkurrence.

Konkurrencen inden for det samme mærke synes ikke at være faldet betydeligt mellem 2007 og 2017, i det mindste for så vidt angår personbiler. Det observerede fald i den samlede nettæthed for personbiler og stigningen i markedskoncentrationen synes generelt at have været moderat. Der har desuden været en vis diversificering i distributionssystemerne, selv om de er begrænsede og uden væsentlige ændringer i den måde, hvorpå de forskellige systemer anvendes på landeniveau.

Statistikkerne viser, at markedet for reparations- og vedligeholdelsestjenester steg mellem 2007 og 2017. De viser også en faldende tendens i antallet af godkendte net, som kan skyldes flere faktorer, herunder den fortsatte udvikling i retning af konsolidering af autoriserede forhandlernet eller behovet for at foretage større investeringer for at imødekomme efterspørgslen efter digitale teknologier og hybrid- og eldrevne fremdriftssystemer.

Undersøgelsesrapporten viser, at uafhængige aktører, der konkurrerer med autoriserede reparatører på markederne for reparation og vedligeholdelse, stadig kan have vanskeligt ved at få adgang til de input, de har brug for til at reparere køretøjer. Dette aspekt kan blive mere relevant med den øgede brug af indbyggede digitale teknologier og udviklingen af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og som kræver særlig

---

13 Se afsnit 5 i arbejdsdokumentet og bilag 2 til arbejdsdokumentet for yderligere oplysninger og tal.

14 M.9730 FCA/PSA.

15 Afsnit 5 i arbejdsdokumentet og bilag 2 til arbejdsdokumentet indeholder en oversigt over markedsandele og koncentrationsindeks for personbiler, lette erhvervskøretøjer, lastbiler og busser.

ekspertise, værktøj og reservedele.

Markedet for levering af reservedele i udvalgte medlemsstater steg med næsten 30 % målt i salgsværdi mellem 2007 og 2017. I samme periode registrerede reservedelsproducenterne en stabil driftsmargen, der i gennemsnit lå på omkring 6-7 %.

3. Opnåelse af mål[16]

I dette afsnit evalueres det, om ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjers mål er blevet opfyldt i praksis, og i hvilket omfang ordningen har vist sig at være effektiv og/eller relevant.

A. Overordnet mål og specifikke mål

Det **første specifikke mål** med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer er at øge retssikkerheden for interessenterne og gøre det lettere for dem at foretage den selvevaluering, der kræves i henhold til de bredere konkurrenceregler[17].

Svarene fra de nationale konkurrencemyndigheder og respondenterne i den offentlige høring tyder på, at ordningen har givet en høj grad af retssikkerhed. Kommissionen har navnlig modtaget relativt få uformelle spørgsmål[18] om, hvordan reglerne skal fortolkes, og ingen af de formelle klager, den har modtaget vedrørende vertikale aftaler inden for denne motorkøretøjssektor, skyldes en misforståelse af de materielle regler. I evalueringen blev der dog peget på visse bestemmelser, der: i) med fordel kan præcisereres yderligere, ii) kan være svære at anvende eller iii) kan skulle justeres som følge af den seneste markedsudvikling, nye forretningsmodeller og/eller nye teknologier.

Det **andet specifikke mål** med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer er at mindske risikoen for: i) falsk positive resultater, dvs. fritagelse af aftaler, for hvilke det ikke med tilstrækkelig sikkerhed kan antages, at de opfylder betingelserne i traktatens artikel 101, stk. 3 (overfritagelse) og ii) falsk negative resultater, dvs. hvor den pågældende vertikale aftale eller praksis ikke er gruppefritaget, selv om den opfylder betingelserne i traktatens artikel 101, stk. 3 (underfritagelse)[19].

Alle aftaler skal opfylde følgende betingelser: i) den markedsandelstærskel[20], under hvilken fritagelsen indrømmes, og ii) fraværet af alvorlige begrænsninger[21], som fjerner fordelen ved gruppefritagelsen for hele aftalen. Betingelserne omfatter også udelukkede

---

16 Se bilag 3 og 6 til arbejdsdokumentet for yderligere oplysninger om de specifikke synspunkter, som respondenterne i den offentlige høring og de nationale konkurrencemyndigheder har med hensyn til opfyldelsen af målene i ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer.

17 Se afsnit 6.1 i arbejdsdokumentet.

18 Ca. 14 % af de uformelle indlæg, som Kommissionen modtog mellem 2010 og 2020, vedrørte generelle spørgsmål om anvendeligheden af ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer.

19 Se afsnit 6.1 i arbejdsdokumentet.

20 Artikel 3 i gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler.

21 Artikel 4 i gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler og artikel 5 i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer.

begrænsninger[22], som gruppefritagelsen ikke finder anvendelse på, selv om resten af den aftale, hvori de indgår, stadig kan fritages.

I lyset af de synspunkter, som flertallet af respondenterne i den offentlige høring og de nationale konkurrencemyndigheder har givet udtryk for, synes den nuværende markedsandelstærskel på 30 % at have været passende og fortsat at være relevant i dag. Kommissionens håndhævelsespraksis støtter dette synspunkt. Kommissionen har til dato ikke identificeret nogen kategori af aftaler, der ikke kan drage fordel af fritagelsen på grund af parternes markedsandel, men som er relativt uproblematiske med hensyn til konkurrencen. Hvis der fandtes en sådan kategori, ville det være tegn på, at tærsklen var sat for lavt. Kommissionen har heller ikke fundet elementer, der har foranlediget den til at overveje at ophæve fritagelsen for enhver aftale eller kategori af aftaler i motorkøretøjsbranchen, hvilket tyder på, at fritagelsestærsklen ikke er sat for højt. [23]

Under hensyntagen til de synspunkter, som respondenterne i den offentlige høring og den nationale konkurrencemyndighed har givet udtryk for, er listerne over alvorlige og udelukkede begrænsninger fortsat hensigtsmæssige. Under evalueringen blev der ikke identificeret yderligere bestemmelser, som burde have været betragtet som enten generelle betingelser for anvendelsen af forordningen eller som alvorlige begrænsninger eller udelukkede begrænsninger.

Det **tredje specifikke mål** med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer er at skabe en fælles ramme for de nationale konkurrencemyndigheders og de nationale domstoles konsekvente anvendelse af traktatens artikel 101 med henblik på den decentraliserede anvendelse af traktatens artikel 101, stk. 3[24].

Evalueringen viser, at ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer giver merværdi i denne henseende, idet den synes at have øget retssikkerheden og været mere effektiv sammenlignet med mere generelle, nationalt fragmenterede retningslinjer, håndhævelsespraksisser og nationale retspraksisser, der er relevante for anvendelsen af traktatens artikel 101 på motorkøretøjsbranchen. Denne holdning støttes i vid udstrækning af respondenterne i den offentlige høring og de nationale konkurrencemyndigheder, selv om nogle få af sidstnævnte bemærker, at disse bestemmelsers tekniske karakter kan gøre dem vanskelige at forstå for andre end advokater.

Det **fjerde specifikke mål** med ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer er beskyttelse af visse konkurrenceaspekter i motorkøretøjsbranchen. I sin meddelelse[25] af 22. juli 2009 ("meddelelsen fra 2009") fastslog Kommissionen, at en række specifikke

---

22 Artikel 5 i gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler.

23 Artikel 29, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 (EUT L 1 af 4.1.2003) giver Kommissionen beføjelse til at inddrage fritagelsen for visse kategorier af aftaler, hvis den konstaterer virkninger, som er uforenelige med traktatens artikel 101, stk. 3.

24 I vurderingen af effektiviteten og relevansen af dette mål blev også EU-merværdien af ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer undersøgt. For yderligere oplysninger henvises til arbejdsdokumentets afsnit 6.5.

25 Meddelelse fra Kommissionen "Den fremtidige konkurrenceretlige ramme for motorkøretøjsbranchen" af 22. juli 2009.

politiske mål, der ligger til grund for forordning (EF) nr. 1400/2002[26], fortsat er gyldige. Disse mål blev fastsat på baggrund af en række spørgsmål, som på daværende tidspunkt blev anset for at være særligt relevante for motorkøretøjsbranchen. Evalueringen omfatter derfor en analyse af, om hvert af disse mål er nået, og i hvilket omfang de har vist sig at være effektive og/eller nødvendige. Evalueringen præsenteres nedenfor:

1. *Forhindring af markedsafskærmning for konkurrerende motorkøretøjsproducenter og sikring af deres adgang til markedet*

Som forklaret i sin meddelelse fra 2009 fandt Kommissionen, at begrænsninger i distributionsaftaler — navnlig den udbredte brug af mærkeeksklusivitetsklausuler — under visse omstændigheder kan gøre det urimeligt vanskeligt for konkurrerende motorkøretøjsfabrikanter at få adgang til markederne. Den søgte således at bevare konkurrerende motorkøretøjsfabrikanters evne til at komme ind på markedet og/eller udvide deres tilstedeværelse.

Navnlig på grundlag af input fra de nationale konkurrencemyndigheder og respondenter i den offentlige høring viser evalueringen, at **dette mål i vid udstrækning synes at være nået**. Konkurrencen mellem forskellige mærker af nye personbiler i EU er hård og stabil[27]. Desuden har de oplysninger, der er indsamlet i forbindelse med denne evaluering, ikke vist tegn på, at fabrikanter af personbiler har fundet det særlig vanskeligt at få adgang til EU's markeder for motorkøretøjer, hverken ved at komme ind på markedet eller ved at udvide deres tilstedeværelse. Det ser derfor ud til, at selv om konkurrencen mellem forskellige mærker fortsat vil være et vigtigt mål for disse markeder, er den specifikke beskyttelse af markedsadgangen for konkurrerende bilfabrikanter måske ikke relevant. Derimod har sektoren for lette erhvervskøretøjer[28], lastbiler og busser traditionelt været mere koncentreret, og konkurrencen mellem forskellige mærker på disse markeder synes at være svagere[29]. I lyset af ovenstående ser det ud til, at **dette mål stadig kan være relevant for disse markedssegmenter, men at det måske ikke er lige så relevant for personbiler**.

2. *Beskyttelse af konkurrencen mellem forhandlere af samme mærke*

Det er særligt vigtigt at beskytte konkurrencen inden for samme mærke, når denne konkurrence er forholdsvis lav. I sin meddelelse fra 2009 fandt Kommissionen, at der var fare for, at konkurrencen inden for samme mærke kunne blive undergravet, navnlig i en situation, hvor nye køretøjer blev distribueret gennem forhandlere med næsten identiske forretningsmodeller. Den fandt det derfor hensigtsmæssigt at beskytte priskonkurrencen mellem forhandlere af samme mærke og fremme mangfoldigheden på distributionsniveau.

---

26 Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen. EUT L 203 af 1.8.2002.

27 Se afsnit 6.3 i arbejdsdokumentet og afsnit 2 i bilag 2 til arbejdsdokumentet.

28 Sektoren for lette erhvervskøretøjer er for nylig blevet mere koncentreret som følge af fusionen mellem FCA og PSA M.9730 FCA/PSA.

29 Kommissionen vil overvåge disse markeder særlig omhyggeligt i de kommende måneder og år.

Evalueringen, der tager hensyn til de nationale konkurrencemyndigheders og respondenternes holdninger i den offentlige høring, viser, at **dette mål i vid udstrækning synes at være nået**. På grundlag af resultaterne af undersøgelsen er konkurrencen ikke faldet væsentligt mellem 2007 og 2017, i det mindste for så vidt angår personbiler[30]. Selv om antallet af autoriserede net er fortsat med at falde mellem 2007 og 2017[31], ser det desuden ud til, at forbrugerne i stigende grad bruger internettet til at shoppe rundt efter personbiler[32], og at dette udvider de resterende autoriserede forhandleres geografiske rækkevidde. Endelig er der siden 2010 ikke anlagt sager på grundlag af påstande om, at leverandører havde lagt hindringer i vejen for konkurrencen inden for samme mærke[33]. Evalueringen viser imidlertid, at den homogenitet i distributionsformaterne, der blev konstateret før 2010, stadig gør sig gældende på markederne i 2021, og at især langt størstedelen af personbiler fortsat distribueres via kvantitative selektive distributionsnet[34].

På baggrund af ovenstående ser det ud til, at **dette mål fortsat er relevant for sektoren for lette erhvervskøretøjer, lastbiler og busser**, hvor koncentrationsniveauerne er højere, og der er svagere konkurrence mellem forskellige mærker. For så vidt angår personbilbranchen kan forekomsten af forhandlergrupper, der kan besidde en portefølje af mærker i et bestemt lokalområde og derved potentielt begrænser konkurrencen mellem forskellige mærker på dette område, være et tegn på, at **beskyttelsen af konkurrencen inden for samme mærke også fortsat er et relevant mål for distributionen af personbiler**.

3. Forhindring af begrænsninger på parallelhandel med motorkøretøjer

I sin meddelelse fra 2009 bemærkede Kommissionen, at beskyttelsen af den grænseoverskridende handel havde gjort det muligt for forbrugerne at handle i det indre marked og udnytte prisforskellene mellem medlemsstaterne. Den fandt det derfor nødvendigt at sikre, at forbrugerne fortsat havde denne mulighed, og at distributionsaftalerne ikke begrænsede parallelhandelen.

Under hensyntagen til holdningerne hos de nationale konkurrencemyndigheder og respondenterne i den offentlige høring viser evalueringen, at **dette mål i det mindste delvis er nået**, idet forbrugerne generelt er i stand til at købe motorkøretøjer i andre medlemsstater uden væsentlige hindringer. Selv om Kommissionen har haft udvekslinger[35] og formelle klager vedrørende restriktioner for grænseoverskridende handel, har den ikke konstateret nogen væsentlige hindringer fra leverandørernes side, som ville berettige en tilbundsgående undersøgelse.

30 Se resultaterne af undersøgelsen, afsnit 5 i arbejdsdokumentet og bilag 2 til arbejdsdokumentet.

31 Dette er en fortsættelse af en langvarig tendens. Se afsnit III i Kommissionens evalueringsrapport om anvendelsen af forordning (EF) nr. 1400/2002 om salgs- og serviceaftaler vedrørende motorkøretøjer, maj 2008.

32 Se bilag 2 til arbejdsdokumentet.

33 Se bilag 4 til arbejdsdokumentet.

34 Se afsnit 5 i arbejdsdokumentet og bilag 2 til arbejdsdokumentet.

35 Ca. 25 % af de uformelle indlæg, som Kommissionen har modtaget siden 2010, vedrørte begrænsninger på parallelhandel.

Kommissionens vurdering er desuden, at dette mål stadig er relevant: En konklusion, som primært blev støttet af de nationale konkurrencemyndigheder og respondenterne i den offentlige høring. Beskyttelse og fremme af det indre marked er fortsat et centralt mål for Kommissionen[36]. For at de enkelte forbrugere kan drage fordel af det indre marked, er det vigtigt, at de er i stand til at købe varer og tjenesteydelser på tværs af grænserne uden at støde på kunstige barrierer. Næst efter en bolig er et motorkøretøj den dyreste investering, som gennemsnitsforbrugeren vil foretage, og hvis grænseoverskridende indkøb hæmmes, er risikoen for skade for forbrugerne derfor høj.

4. Sætte uafhængige reparatører i stand til effektivt at konkurrere med producenternes net af autoriserede reparatører

I sin meddelelse fra 2009 bemærkede Kommissionen, at uafhængige reparatører gav forbrugerne en alternativ kanal til vedligeholdelse af deres motorkøretøjer og var en kilde til afgørende konkurrencepres, da deres forretningsmodeller og driftsomkostninger var forskellige fra dem, der findes i de autoriserede net. Uafhængige reparatørers evne til at konkurrere afhænger af ubegrænset adgang til væsentlige input såsom reservedele, værktøjer, uddannelse og tekniske oplysninger. Den fandt det derfor nødvendigt at sikre denne adgang og at afskrække leverandører og/eller deres autoriserede reparatører fra at anvende andre indirekte midler til at udelukke uafhængige reparatører, f.eks. ved misbrug af garantier.

De nationale konkurrencemyndigheder og respondenterne i den offentlige høring bekræftede i det store og hele, at **dette mål i det mindste delvis er nået**. Siden Kommissionen vedtog de fire beslutninger om *tekniske oplysninger* i 2007[37] og inddrog erfaringerne fra de supplerende retningslinjer, er den ikke blevet gjort opmærksom på solide klager på dette specifikke punkt. Uafhængige aktører, der konkurrerer med autoriserede reparatører, melder dog stadig om vanskeligheder med at få adgang til de input, de har brug for til at reparere køretøjer (f.eks. problemer med at indhente fuldstændige eller ajourførte oplysninger og begrænsninger i adgangen til køretøjsdata)[38]. Dette synspunkt støttes af nogle nationale konkurrencemyndigheder, som også henviser til vanskeligheder for uafhængige reparatører med at få rettidig adgang til input til reparation og vedligeholdelse. Selv om nogle af disse problemer kan hænge sammen med disse operatørers forretningsmodeller (ofte med flere mærker) og med de store investeringer, der er nødvendige for at kunne reparere stadig mere teknologisk avancerede motorkøretøjer, kan det ikke udelukkes, at nogle af de opståede vanskeligheder kan skyldes markedsbegrænsninger.

På grundlag af ovenstående konkluderes det i evalueringen, at **målet fortsat er relevant**, idet uafhængige reparatører fortsat leverer et vigtigt værditilbud for

[36] Den nye industristrategi for Europa (COM(2020) 102 af 10.3.2020) sætter det indre marked i centrum som et af de grundlæggende elementer i Europas industrielle omstilling.

[37] Se sagerne AT. 39140 — *DaimlerChrysler*, AT. 39141— *Fiat*, AT. 39142 — *Toyota Motor Europe* og AT. 39143 — *Opel*.

[38] Ca. 10 % af de uformelle henvendelser, som Kommissionen har modtaget siden 2010, vedrørte begrænsninger i adgangen til reparations- og vedligeholdelsesinformationer/køretøjsdata.

forbrugerne, selv om en vis adfærd fra markedsaktørernes side kan kræve en nærmere undersøgelse, navnlig i lyset af den seneste markedsudvikling vedrørende den øgede betydning af dataadgang.

5. Beskyttelse af konkurrencen mellem autoriserede reparatører af samme mærke

I sin meddelelse fra 2009 fandt Kommissionen, at den effektive konkurrence på markedet for reparations- og vedligeholdelsesydelser ikke kun afhang af det konkurrencemæssige samspil mellem uafhængige og autoriserede reparatører, men også af graden af et sådant samspil inden for nettet af autoriserede reparatører. Dette gælder så meget desto mere for ejere af nyere motorkøretøjer, som normalt betjenes i autoriserede værksteder. Det blev således konkluderet, at det kunne medføre, at aftaler faldt ind under traktatens artikel 101, stk. 1, hvis de ansøgende reparatører blev underlagt et kvantitativt valg (herunder ved at forpligte dem til også at sælge nye motorkøretøjer)[39]. Da de fleste aftaler med autoriserede reparatører ikke kunne være omfattet af gruppefritagelsen på grund af parternes markedsandele, indebar dette, at begrænsninger i antallet af reparatører ville kræve individuel selvevaluering.

I lyset af de oplysninger, der er indsamlet i forbindelse med evalueringen, navnlig de nationale konkurrencemyndigheders synspunkter, men også interessenternes, ser det ud til, at **dette mål i det mindste delvis er blevet opfyldt**. Selv om undersøgelsen har vist et generelt fald i antallet af autoriserede værksteder fra 2007 til 2017 samt en reduktion af det samlede antal kontrakter, som motorkøretøjsfabrikanter har indgået med autoriserede reparatører, tyder Kommissionens erfaringer ikke på nogen generel praksis fra leverandørernes side med at nægte potentielle reparatører, som opfylder de gældende kvalitetskriterier, adgang til netværket.

På grundlag af input fra de nationale konkurrencemyndigheder og respondenter i den offentlige høring viser evalueringen, at **dette mål fortsat er relevant**, navnlig fordi de godkendte net fortsat har en stærk markedsposition.

6. Forhindring af markedsafskærmning for reservedelsleverandører

I sin meddelelse fra 2009 bemærkede Kommissionen, at der ofte var store prisforskelle mellem reservedele, der sælges eller videresælges af en motorkøretøjsfabrikant, og alternative mærker af reservedele. Tilgængeligheden af alternativer medførte betydelige fordele for forbrugerne, både med hensyn til udvalg og pris. Kommissionen fandt det derfor nødvendigt at beskytte reservedelsproducenternes adgang til eftermarkederne for motorkøretøjer, navnlig ved at identificere tre alvorlige begrænsninger i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer for at sikre, at konkurrerende reservedelsmærker fortsat var tilgængelige.

Under hensyntagen til de nationale konkurrencemyndigheders og respondenternes synspunkter i den offentlige høring viser evalueringen, at **dette mål delvis er blevet**

[39] Se punkt 70 i de supplerende retningslinjer.

opfyldt. For det første er der efter Kommissionens erfaring med overvågning og håndhævelse[40] normalt alternativer til de mest almindelige dele, der anvendes til vedligeholdelse af motorkøretøjer, og uafhængige reparatører bruger ofte sådanne dele til at reparere og vedligeholde kundernes køretøjer. Selv om nogle interessenter har anført, at uafhængige reparatører stadig står over for visse vanskeligheder, har Kommissionen for det andet ikke modtaget nogen antitrustklager på dette område, der tyder på mere end en begrænset sandsynlighed for at fastslå en overtrædelse af traktatens artikel 101.

Hvad angår den fortsatte relevans af dette mål, synes reservedelsmarkederne generelt at være kendetegnet ved to stivheder i særdeleshed. For det første kan leverandørerne af originalt udstyrs kontraktforhold med motorkøretøjsfabrikanter forhindre eller hindre førstnævnte i at levere direkte til eftermarkedet i konkurrence med reservedele, der sælges til køretøjsfabrikanterne og derefter videresælges som reservedele. Navnlig synes leverandører i sektoren at anvende såkaldte "værktøjsordninger" og sommetider stille krav til leverandørerne af originalt udstyr om at overføre intellektuelle ejendomsrettigheder til deres kunder. For det andet kan aftaler mellem originaludstyrsfabrikanter og autoriserede reparatører forpligte eller tilskynde sidstnævnte til at købe størstedelen af deres leverancer af reservedele direkte hos motorkøretøjsfabrikanten. Evalueringen viser derfor, at **dette mål fortsat er relevant**.

7. Bevaring af artikel 101's afskrækkende virkning for derved at undgå, at leverandører anvender indirekte pres og trusler med henblik på at opnå konkurrencebegrænsende resultater

I sin meddelelse fra 2009 fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at medtage det, den beskrev som en "ledsageforanstaltning" — målet om at sikre, at leverandørerne ikke benyttede den sikre havn, som gruppefritagelsen gav, til at hindre autoriserede forhandleres og reparatørers uafhængige konkurrencefremmende adfærd gennem forskellige former for indirekte pres og trusler med henblik på at opnå konkurrencebegrænsende resultater.

Under hensyntagen til de nationale konkurrencemyndigheders og respondenternes synspunkter i den offentlige høring tyder evalueringen på, at **dette mål er delvist, hvis ikke fuldt ud, nået**. Navnlig har Kommissionen mellem 2010 og 2020 ikke modtaget nogen klager, der ville gøre det muligt for den at fastslå, at leverandører havde forhindret konkurrencefremmende adfærd ved at udøve indirekte pres eller trusler mod forhandlere eller reparatører og dermed berettige en tilbundsgående undersøgelse. Det ser ud til, at distributører, som det er tilfældet inden for mange varige forbrugsgoder, ofte er den svagere part i aftaler med leverandører. Selv om dette ikke i sig selv er konkurrencebegrænsende og ikke udgør umiddelbare beviser for konkurrencebegrænsende adfærd, vil Kommissionen ikke desto mindre tage hensyn til en sådan ubalance, hvis den bliver gjort opmærksom på elementer, der tyder på, at leverandørerne har udøvet et sådant indirekte pres eller trusler mod forhandlere eller

[40] Se bilag 4 til arbejdsdokumentet.

reparatører. Bidrag fra nogle få nationale konkurrencemyndigheder og respondenter i den offentlige høring bekræfter disse bemærkninger med hensyn til den relative svaghed i forhandlernes kontraktmæssige stilling, men tyder ikke på, at der er blevet anvendt pres eller trusler til at udnytte denne svaghed med henblik på at hindre konkurrencefremmende adfærd.

Evalueringen viser, at **dette mål måske ikke er særlig relevant, navnlig med hensyn til markederne for personbiler**, hvor der, som det fremgår af undersøgelsen[41], er sund konkurrence mellem forskellige mærker. For det første er der kun få tegn på, at leverandørerne opnår konkurrencebegrænsende resultater ved at lægge pres på eller komme med trusler mod deres forhandlere/reparatører. Det er snarere Kommissionens erfaring, at leverandørernes evne til at påvirke forhandlernes/reparatørernes adfærd har tendens til at manifestere sig i den omstændighed, at sidstnævnte ligesom mange distributører af varige forbrugsgoder foretager store investeringer i mærket og derfor ikke er villige til at bringe disse investeringer i fare ved at gå imod det, de opfatter som deres leverandørs interesser. I lyset af bemærkningerne fra nogle interessenter vedrørende en række former for praksis, som efter deres mening kan tjene som et indirekte middel til at opnå konkurrencebegrænsende resultater[42], kan det imidlertid være nødvendigt at foretage en yderligere analyse af, om dette fortsat er et relevant specifikt politisk mål.

Evalueringen har også omfattet en analyse af, om **andre konkurrencerelaterede mål kan være relevante**, navnlig i lyset af den seneste markedsudvikling vedrørende adgang til køretøjsintegrerede data og betydningen af bæredygtighed.

Mange køretøjsdata eller de oplysninger, der udledes heraf (f.eks. at et køretøj har en særlig fejl eller har behov for rutineservice), kan betragtes som et væsentligt input til reparation og vedligeholdelse. Hvis sådanne data eller oplysninger ikke er tilgængelige fra andre kilder og overdrages til autoriserede reparatører, bør de derfor også leveres på lige fod til uafhængige aktører, der konkurrerer med disse reparatører. I evalueringen konstateres det imidlertid, at adgang til data, såsom adgang til andre væsentlige input, bør ses som en delmængde af det specifikke mål om at gøre det muligt for uafhængige reparatører at konkurrere med fabrikanternes netværk af autoriserede reparatører snarere end som et særskilt mål.

Hvad angår bæredygtighed[43] er den mest effektive måde, hvorpå konkurrencereglerne kan bidrage til at nå disse mål, at sikre effektiv konkurrence, hvilket vil stimulere innovation og dermed fremme udbuddet af bæredygtige produkter og tjenesteydelser. Gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer giver allerede mulighed for at fritage alle aftaler, herunder dem, der sigter mod bæredygtighedsmål, så længe parternes

41 Se afsnit 2 i bilag 2 til arbejdsdokumentet.

42 Se fodnote 150 i arbejdsdokumentet. Afsnit 2.3.1 ("Prevalence of particular restrictions") og afsnit 3.3.2 i bilag 3 til arbejdsdokumentet og afsnit 1.9 i bilag 6 til arbejdsdokumentet.

43 En række respondenter i den offentlige høring anførte, at anvendelsen af gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer burde lette eller bidrage til opfyldelsen af bæredygtighedsmålene.

markedsandele ikke overstiger tærsklen på 30 %[44], og der ikke er nogen alvorlige begrænsninger.[45] Hvis markedsandelene overstiger tærsklen på 30 %, vil sådanne aftaler fortsat være underlagt en individuel vurdering i henhold til traktatens artikel 101, stk. 3.

Hvad endelig angår relevansen af det nuværende materielle anvendelsesområde for gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer[46] blev dette fastsat i 2010 efter en fuldstændig analyse af sektoren, som bl.a. viste betydelige stivheder[47] på markederne for reservedele til firehjulede køretøjer[48]. Selv om et flertal af respondenterne i den offentlige høring mente, at anvendelsesområdet bør udvides til også at omfatte tohjulede køretøjer og visse køretøjer, der ikke er beregnet til veje (f.eks. landbrugsmaskiner, traktorer og skovbrugskøretøjer, konstruktionskøretøjer), har Kommissionens erfaringer i det seneste årti ikke givet konkrete tegn på, at der findes lignende stivheder i forbindelse med sådanne produkter. Den aktuelle vurdering er derfor, at **det nuværende anvendelsesområde fortsat er relevant og hensigtsmæssigt**: Et synspunkt, som deles af flertallet af de nationale konkurrencemyndigheder.

Evalueringen viser derfor, at medlemsstaterne generelt har opfyldt de fire specifikke mål, som fortsat er relevante. Det følger heraf, at det **generelle mål** med ordningen om gruppefritagelse for motorkøretøjer[49] også i vid udstrækning er blevet opfyldt og fortsat er relevant.

B. Ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjers effektivitet og sammenhæng

Evalueringen viser, at ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer har været effektiv, og at omkostningerne ved at vurdere, om vertikale aftaler i motorkøretøjsbranchen er i overensstemmelse med traktatens artikel 101, står i et rimeligt forhold til de fordele, som ordningen medfører. I modsat fald ville omkostningerne have været højere. Evalueringen har desuden vist, at gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer, gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler, de supplerende retningslinjer og retningslinjerne for vertikale begrænsninger er sammenhængende inden for og mellem dem og med anden EU-lovgivning. Ikke desto mindre mener nogle interessenter, at ordningen mangler konsistens på nogle få områder, såsom sondringen mellem bilateral og ensidig adfærd

---

44 Se artikel 3 i gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler.

45 Se artikel 4 i gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler og artikel 5 i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer.

46 Artikel 1, litra g), og artikel 4 i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer.

47 Nemlig: i) kontrakter indgået af leverandører af originalt udstyr med køretøjsfabrikanter (f.eks. såkaldte værktøjsordninger) og ii) incitamenter for autoriserede reparatører til at købe størstedelen af deres leverancer af dele direkte fra originaludstyrsfabrikanten.

48 Se punkt 64 ff. i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, The Future Competition Law Framework applicable to the motor vehicle sector, konsekvensanalyse og afsnit 4 i "Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002".

49 At bevare den afskrækkende virkning af traktatens artikel 101 ved at lette Kommissionens, de nationale konkurrencemyndigheders og de nationale domstoles håndhævelsesarbejde og hjælpe virksomhederne med at foretage selvevaluering af deres vertikale aftaler.

med hensyn til spørgsmålet om adgang til tekniske oplysninger, visse henvisninger til markedsandele i de supplerende retningslinjer eller de relevante markedsdefinitioner i motorkøretøjsbranchen[50].

4. Overordnet vurdering

Generelt har konkurrenceforholdene på markedet for motorkøretøjer ikke ændret sig væsentligt siden 2010. Sektoren er imidlertid nu under stærkt pres for at tilpasse sig, navnlig på grund af tre faktorer. For det første er der teknologisk udvikling, navnlig med hensyn til kommunikationsteknologier og den stigende betydning af køretøjsdata. For det andet er der et konstant pres for at reducere emissionerne, navnlig i lyset af EU's strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet[51] og den grønne pagt[52], og for at gå over til mere miljøvenlige brændstoffer og fremdriftssystemer. For det tredje skal sektoren håndtere verden, som den ser ud efter covid-19, og sandsynligheden for, at mobilitetsmønstrene til en vis grad kan have ændret sig permanent. Det forekommer derfor sandsynligt, at visse dele af motorkøretøjsbranchen vil udvikle sig hurtigt i de kommende år, og at dette vil påvirke konkurrencevilkårene, som endnu ikke kan kvantificeres.

Hvad angår markederne for distribution af motorkøretøjer, tyder de foreliggende oplysninger på, at konkurrencevilkårene varierer afhængigt af køretøjstypen. Selv om konkurrencen inden for personbiler er hård, er den mindre intens for lette erhvervskøretøjer, lastbiler og busser.

På nuværende tidspunkt er der ingen tegn på markedssvigt eller faktisk eller potentiel skade for forbrugerne, som kan berettige, at der skelnes mellem distribution af motorkøretøjer og distribution af andre varige forbrugsgoder. Derfor synes anvendelsen af gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler at være hensigtsmæssig i forbindelse med distribution af motorkøretøjer.

Hvad angår markederne for reparation af motorkøretøjer viser evalueringen, at mange autoriserede reparatører har en betydelig lokal markedsstyrke (navnlig i betragtning af deres store andel af reparationer af nyere personbiler og lette erhvervskøretøjer), og at det derfor ikke ville være sikkert at hæve markedsandelstærsklen i gruppefritagelsesforordningen for motorkøretøjer for at fange aftaler mellem sådanne reparatører og deres leverandører. Selv om konkurrencen inden for det samme mærke i de godkendte net er begrænset af strenge og detaljerede kvalitetskriterier og de store investeringer, som autoriserede reparatører skal foretage, udøver uafhængige reparatører fortsat et afgørende konkurrencepres på autoriserede reparatører og sikrer, at forbrugerne kan vælge mellem udbud og priser. Disse operatører kan kun fortsætte med at udøve et sådant pres, hvis de har adgang til vigtige input såsom reservedele, værktøjer,

[50] Nærmere oplysninger findes i afsnit 4 i bilag 6 til arbejdsdokumentet.

[51] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden. COM(2020) 789 final.

[52] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Den europæiske grønne pagt. COM(2019) 640.

uddannelse, tekniske oplysninger og køretøjsdata. Den nuværende ordning er derfor fortsat hensigtsmæssig, men kan kræve en ajourføring for at tage hensyn til den teknologiske udvikling.

Markederne for reservedele til motorkøretøjer synes at have stivheder, der (indirekte) begrænser de valgmuligheder, som de endelige forbrugere har. På nuværende tidspunkt ser det derfor ud til, at der fortsat er behov for særbehandling af disse markeder.

Samlet set har den nuværende ordning for gruppefritagelse for motorkøretøjer vist sig at være hensigtsmæssig og har tilpasset sig forskellige situationer. Kommissionen mener derfor ikke, at der i øjeblikket er behov for en større ændring af de eksisterende regler. Den har imidlertid også anført, at det kan være nødvendigt at ajourføre visse bestemmelser, navnlig for at afspejle den betydning, som adgangen til data kan have som konkurrencefaktor. Nogle af de specifikke politiske mål for den nuværende ordning skal muligvis også tages op til fornyet overvejelse i lyset af denne vurdering.

5. Konklusion

Denne rapport indeholder resultaterne af evalueringen af, hvordan ordningen for gruppefritagelse for motorkøretøjer fungerer, og foregriber på ingen måde Kommissionens beslutning om at lade den nuværende ordning udløbe senest den 31. maj 2023[53], forny eller revidere den. Resultaterne af evalueringen af gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler vil også blive taget i betragtning i denne sammenhæng.

[53] Hvis den nuværende gruppefritagelsesforordning for motorkøretøjer bortfalder, vil gruppefritagelsesforordningen for vertikale aftaler finde anvendelse som standard.