

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Til: Agnar Dahl

Statens vegvesen Vegdirektoratet	
Saksnr.	Dok.nr.
2000-05489 - 4	
Reg. dato:	22 OKT 2001
Arkivnr.:	035
Saksbeh.:	
Saksansv.:	Avskr.:



Postboks 8132 Dep.
0033 OSLO

Besøksadresse: H. Heyerdahls gate 1
Telefon: 22 40 09 00
Telefaks: 22 40 09 99

post@konkurransetilsynet.no

Deres ref.: 2000/05489-003

Vår ref.: 475.1 m3 pkbr
Saksnr.: 2001/226

Dato: 19. oktober 2001

Vegdirektoratet – Konkurranseregulering i forbindelse med registrering av bruktimporterte biler

Vi viser til Deres brev av 13. februar 2001 og til vårt møte 6. september 2001.

Bakgrunnen for Vegdirektoratets henvendelse til Konkurransetilsynet

Kjøretøyforskriften¹ § 10-1 nr. 1 oppstiller krav om at et kjøretøy skal være garantert av fabrikanten for største totalvekt. Denne «garantien» er et krav for å få registrert (med kjennetegn) kjøretøyet.

Bestemmelsen angir også regler for hvem som kan utstede totalvektgarantier for kjøretøyer. Ifølge forskriften § 10-1 er det fabrikanten som skal utstede dette dokumentet, men den tolkes slik at fabrikantens representant i Norge omfattes av kompetansen til å utstede garantien. Fabrikantens representant vil i praksis være hovedimportørene. Etter forskriften § 10-2 nr. 1 heter det at også firma som er godkjent etter en ISO standard er å anse som fabrikant.²

Totalvektgarantien har hatt stor betydning for avgiften som må betales ved registrering av bruktimporterte kjøretøyer i Norge. Avgiftsreglene for biler har vært utformet slik at kjøretøyet største tillatte totalvekt var avgjørende for avgiftens størrelse. Inntil nylig ga avgiftsklassene 2 og 3 sterkt redusert avgift. Disse gjaldt for biler med største tillatte totalvekt på henholdsvis 2200 og 3500 kg. I forskrift om engangsavgift på motorvogner fastsatt av Finansdepartementet 19. mars 2001 § 2-3, er de tekniske kravene som stilles til biler i varebil klasse 2 endret (i kraft fra 1. april 2001).³ Reglene for hvilke kjøretøyer som tilhører avgiftsklasse 3 er ikke endret.

¹ Av 4. oktober 1994 nr 918. Forskriften har hjemmel i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 §§ 13-16.

² Firma anses som fabrikant hvis det av ISO har fått status som bilfabrikant og dermed fått en WMI-kode (World Manufacturer Identifier).

³ For nærmere opplysninger vises det til forskriften.

Ettersom kjøretøyene normalt er priset betydelig lavere i utlandet enn i Norge har de gunstige norske avgiftsreglene som er knyttet til enkelte større personbiler gitt ulike aktører insentiver til å kjøpe bruktbiler i utlandet for import til Norge (såkalt parallellimport).

I denne forbindelse har Vegdirektoratet mottatt klager på hovedimportører i Norge som har nektet å utstede totalvektgaranti til aktører som har drevet parallellimport av bruktbiler til Norge.

Vegdirektoratet stiller på denne bakgrunn spørsmål om det finnes regler på konkurranserettens område som gir hjemmel til å gripe inn mot en importør som nekter å utstede totalvektgarantier.

Forholdet til de norske konkurransereglene

Konkurranselovens formål er etter § 1-1 å sørge for effektiv bruk av samfunnets ressurser ved å legge til rette for virksom konkurranse.

Med hjemmel i konkurranseloven (krrl) § 3-10 kan Konkurransetilsynet ved enkeltvedtak eller forskrift gripe inn mot vilkår, avtaler og handlinger dersom tilsynet finner at disse har til formål, virkning eller er egnet til å begrense konkurransen i strid med formålet i lovens § 1-1. Dette omfatter blant annet vilkår, avtaler og handlinger som kan opprettholde eller styrke en dominerende stilling i et marked ved hjelp av konkurransehemmende metoder.

Ifølge de opplysninger Vegdirektoratet har presentert for tilsynet er det noen få hovedimportører som nekter å utstede totalvektgaranti. Såfremt vilkårene i krrl § 3-10 er oppfylt vil det være mest hensiktsmessig å fatte et generelt vedtak om inngrep mot en slik praksis gjennom en forskrift. På den måten kan tilsynets vedtak treffe alle aktører som nå eller i fremtiden har status som fabrikantens representant i Norge. Et eventuelt vedtak må utformes som et pålegg overfor hovedimportørene.

Det er nå bare kjøretøyer som faller inn under avgiftsklasse 3 som nyter godt av sterkt redusert avgift. Etter omleggingen av avgiftssystemet er ikke problemstillingen lenger aktuell for avgiftsklasse 2, og dette gjør at omfanget av den konkurransehindringen som eksisterte i markedet for bruktimporterte biler er blitt redusert.

Det synes i denne saken vanskelig å treffe et inngrepsvedtak som samtidig både er praktikabelt for tilsynet og etterlevbart for de aktører som vedtaket skal rette seg mot. En årsak til dette er at det i enkelte tilfeller gjøres tekniske endringer på kjøretøyet før største tillatte totalvekt kan justeres opp slik at kjøretøyet faller inn under en mer gunstig avgiftsklasse. Det kan bli vanskelig å få hovedimportørene til å utstede slike garantier til andre aktører så lenge modifikasjonene ikke er gjort av hovedimportøren selv. Et inngrepsvedtak ville antakelig reise en rekke tvilsspørsmål i enkelttilfeller. Dette hensynet må også tillegges vekt når det vurderes om et inngrep vil føre til en mer effektiv bruk av samfunnets ressurser.

På denne bakgrunn er Konkurransetilsynets kommet til at det ikke er aktuelt å utrede nærmere et mulig inngrep i medhold av krrl § 3-10.

Forholdet til EØS-reglene

Vedlagt Deres henvendelse til Konkurransetilsynet følger en fortolkende meddelelse fra Kommisjonen vedrørende typegodkjennelse av kjøretøy som tidligere har vært registrert i en



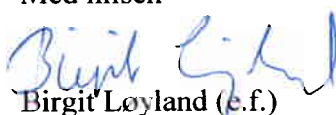
annen medlemsstat. Det følger av henvendelsen at Vegdirektoratet føler seg bundet av meddelelsen og dens materielle innhold. Konkurransetilsynet deler oppfatningen om at meddelelsens innhold bør tillegges vekt av norske myndigheter. Meddelelsen bygger på en dom avsagt av EF-Domstolen 28. januar 1986 i en sak mellom Kommisjonen og Frankrike. Selv om en slik fortolkende meddelelse fra Kommisjonen ikke formelt er rettslig bindende i EU, tilsier hensynet til de fellesskapsrettslige prinsippene om harmonisering og lojalitet like fullt at de retningslinjer meddelelsen legger opp følges også i Norge.

Eventuelle endringer av kjøretøyforskriften

Det er utformingen av kjøretøyforskriften § 10-1 som skaper de hindringene for konkurransen som er oppstått i markedet for bruktimporterte biler. Ved å stille krav til fabrikanten eller dennes representant om å gi en særskilt garanti for kjøretøyets største tillatte totalvekt, stiller man i realiteten de nevnte aktører i en monopolstilling på bruktimportmarkedet ettersom totalvektgarantien er en forutsetning for å få registrert kjøretøyet ved landets trafikkstasjoner.

Generelt vil Konkurransetilsynet oppfordre alle offentlige organer til å innrette sitt regelverk på en slik måte at det ikke skaper unødige hindringer for konkurransen i de ulike markeder. Vi er klar over at det ligger trafiksikkerhetshensyn bak utformingen av kjøretøyforskriften § 10-1. I og med at høyeste tillatte totalvekt er en teknisk egenskap som ikke kan måles og kontrolleres, er det vanskelig å se den reelle betydningen av at registrering av kjøretøy er betinget av en særskilt garanti fra hovedimportøren. Det ville være ønskelig at reglene som skal ivareta trafiksikkerhetshensyn kunne utformes på en måte som ikke gir bestemte aktører i markedet en fordelaktig stilling.

Med hilsen


Birgit Løyland (e.f.)
seksjonssjef


Per Kristian Bryng
førstekonsulent