

Konkurransetilsynets oppfølging av bilbransjen i lys av gruppefritaket Innlegg av direktør Lasse Ekeberg på ABLs jubileumsseminar 30. januar 2004

Jeg takker for anledningen til å komme hit på jubileumsseminaret til Autobransjens Leverandørforening. I perioden vi nå er inne i er det av stor betydning å ha nær kontakt med bransjens aktører. Bare på den måten kan vi sikre at intensjonene i gruppefritaket for motorvogner blir realisert.

Handel med motorkjøretøy (biler og deler) ga ifølge SSBs regnskapsstatistikk for aksjeselskaper driftsinntekter på 67 milliarder kroner i 2002, hvilket utgjør om lag 10 prosent av all varehandel. Vedlikehold og reparasjon av motorkjøretøyer utgjorde 31 milliarder kroner i driftsinntekter samme år. Det kan således konstateres at det er av stor betydning for norske forbrukere om konkurransen i bilbransjen fungerer godt eller ikke.

Distribusjonssystemet i bilbransjen har vært et produkt av bilprodusentenes forretningsideer og gjeldende offentlige reguleringer. I stor grad har bilprodusentene fått bestemme vilkårene for omsetning av biler og det tilknyttede ettermarkedet for reparasjoner og bildeler. Det har vært mindre spillerom for leverandører av bildeler, forhandlere og verksteder til å påvirke utviklingen. Det betyr ikke at det ikke har vært konkurranse. Konkurransen har imidlertid i stor grad foregått mellom distribusjonssystemet til ulike bilmerker, ikke mellom aktørene innenfor de enkelte merkene. Det har vært lite rom for uavhengige aktører, som kunne ha bidratt til utviklingen med nye ideer og forretningsmetoder.

Resultatet har blitt et europeisk marked kjennetegnet ved at det eksisterer store prisforskjeller på salget av nye biler. Gruppefritaket for motorvogner trådte i kraft 1. oktober 2002, men fremdeles er det betydelige prisforskjeller viser siste undersøkelse fra Kommisjonen av mai 2003. Undersøkelsen viser at mange europeiske konsumenter fremdeles kan spare mye på å kjøpe bil i et annet medlemsland og at konkurransen over landegrensene ikke har medført stor prisutjevning. Dette betyr at fordelene med handel og med et integrert europeisk bilmarked ikke er blitt fullt utnyttet.

Et annet kjennetegn ved bilmarkedet er at prisene i ettermarkedet er meget høye, mens prisene er mer presset på nybilsalget. Dette er typisk for denne type markeder, hvor konkurransen i stor grad konsentreres om det primære godet, mens fortjenesten legges på det tilknyttede markedet for salg av reservedeler og reparasjonstjenester. Dette er uheldig fordi det gir gale prissignaler til bilbrukerne: Kort sagt medfører det priser som i for liten grad oppmuntrer til kjøp av reparasjonstjenester.

Vi kan ikke forvente at konkurransen om salget av nye biler vil kunne sikre lave priser også i ettermarkedet. Av denne grunn mener Konkurransetilsynet at det bør legges til rette for økt konkurranse i ettermarkedet for biler. Dette er tema for jubileumsseminaret og jeg vil konsentrere meg om dette fremover.

Konkurransetilsynet ønsker det nye gruppefritaket for motorvogner velkomment, fordi det i større grad enn det gamle fritaket vil stimulere til konkurranse på ettermarkedet for reparasjoner og salg av bildeler. Formålet er å gi større mulighet for ulike typer initiativ til å vinne fram i sunn konkurranse, ikke å promotere fram noen spesiell distribusjonsløsning.

Vi forventer ikke at gruppefritaket vil få umiddelbare virkninger i form av økt konkurranse, men at dette vil vinne gradvis fram. Myndighetene kan ikke gjøre annet enn å legge til rette

for økt konkurranse. Det er aktørene som selv må gripe de mulighetene som gruppefritaket medfører.

Gruppefritaket legger opp til økt handlingsrom for aktører innen det etablerte distribusjonssystemet. Disse aktørene kan imidlertid ha begrenset interesse av å agere i konkurranse med andre merkeforhandlere. Vi trenger derfor korreksjon fra aktører som befinner seg helt utenfor det autoriserte distribusjonssystemet, og da især fra uavhengige bildedistributører og ikke-merkeverksteder.

Nærmere om gruppefritaket

Formålet med gruppefritaket for motorvogner er å bedre konkurransen innenfor alle ledd i distribusjonsskjeden: salg av bil, reparasjoner og reservedelsmarkedet. Kommisjonen ønsker at bilbrukerne skal få lettere tilgang til servicetjenester og forventer at prisen på slike tjenester vil synke. Denne skjerpelsen av konkurransen skal ikke gå på bekostning av kvalitet – verken når det gjelder kvaliteten på biler og reservedeler, kvaliteten på reparasjoner eller på andre tjenester.

Kommisjonen håper at regelverket vil medvirke til at bilbrukerne vil få mer informasjon om de aktuelle markedene og at det skal bli lettere å sammenlikne biler og reparasjoner og andre tjenester som tilbys av bilforhandlere og verksteder.

Gruppefritaket gir økt handlingsfrihet for autoriserte verksteder. Bileverandører kan ikke

- pålegge autoriserte verksteder å selge nye motorkjøretøy,
- nekte autoriserte verksteder å utføre reparasjoner på kjøretøy fra andre leverandører,
- begrense antallet autoriserte verksteder,
- beslutte hvor autoriserte verksteder skal etablere seg,
- legge restriksjoner på videresalg av ”originale deler” eller deler av tilsvarende kvalitet til for eksempel uavhengige verksteder.

Gruppefritaket gir også økt handlingsfrihet til ikke-autoriserte verksteder:

- Ethvert verksted som oppfyller bilprodusentenes kvalitative kriterier vil kunne bli et autorisert verksted.
- Uavhengige verksteder skal sikres tilgang til reservedeler, tekniske data, etterutdanning, verktøy og utstyr på ikke-diskriminerende vilkår.

Gruppefritaket gir økt handlingsfrihet til leverandører av reservedeler:

- Bilprodusenter har ikke adgang til å inngå avtaler med produsenter av bildeler som begrenser deleprodusentenes salg til uavhengige distributører, autoriserte eller uavhengige verksteder eller bilbrukere.
- Bilprodusentene tillates ikke å begrense deleprodusentenes adgang til å merke sine produkter med en godt synlig logo eller varemerke, uavhengig av hvem som er deleprodusentens avtaker.
- Forbrukere og autoriserte verksteder skal kunne velge mellom ”deler av tilsvarende kvalitet”.

Med ”deler av tilsvarende kvalitet” menes (1) ”originale deler” levert av bilprodusenten, (2) tilsvarende ”originale deler” levert av deleprodusenten og (3) deler av ”tilsvarende kvalitet” levert av annen deleprodusent.

Autoriserte verksteder er fortsatt forpliktet til å bruke originale deler levert av bilprodusenten i forbindelse med leverandørers kontraktsforpliktelser, eksempelvis garantireparasjoner, avtalefestet ”fritt” ettersyn samt ved reparasjoner i forbindelse med tilbakekallelser som produsenten betaler for.

Konkurransetilsynets oppgaver i forhold til gruppefritaket

Gruppefritaket for motorvogner er i utgangspunktet EU-lovgivning. Det gjelder likevel i Norge gjennom EØS-avtalen, og det er gjennomført i norsk rett ved forskrift.

Selv om gruppefritaket gjelder som norsk lov, kan ikke norske myndigheter treffe vedtak på grunnlag av gruppefritaket som binder partene. Norske myndigheter kan heller ikke avgjøre med bindende virkning hvordan gruppefritaket skal tolkes. Det er bare Kommisjonen og Eftas overvåkningsorgan som har myndighet til å komme med bindende pålegg og uttalelser.

Konkurransetilsynet kan dermed ikke håndheve gruppefritaket på samme måte som vi håndhever for eksempel den norske loven.

I løpet av våren eller sommeren kommer antakelig den nye konkurranse-loven til å tre i kraft. Konkurransetilsynet vil da kanskje få myndighet til å håndheve gruppefritaket direkte. Det vil si at tilsynet på bakgrunn av gruppefritaket kanskje vil kunne fatte vedtak som binder partene. Dette er imidlertid fremdeles noe usikkert.

Inntil videre bør således aktørene ta kontakt med Eftas overvåkningsorgan dersom man mener at gruppefritaket brytes. Konkurransetilsynet kan ikke avgjøre saker, men kan eventuelt formidle kontakt med overvåkningsorganet og være behjelpelig i forbindelse med saksbehandlingen.

Konkurransetilsynets fremste oppgave i forbindelse med gruppefritaket er å informere og veilede foretakene om regelverket. Tilsynet vil svare på konkrete henvendelser angående tolkning av regelverket. Slik veiledning gis både til foretak og forbrukere. I forbindelse med at gruppefritaket trådte i kraft, la tilsynet ut informasjon om regelverket på sine hjemmesider.

Konkurransetilsynets virksomhet i forbindelse med gruppefritaket vil i stor grad være avhengig av hvilke henvendelser vi mottar. Vi ønsker å prioritere slike henvendelser, og vi var forberedt på pågang fra aktørene da gruppefritaket trådte i kraft. Vi har imidlertid fått svært få henvendelser. Enkelte spørsmål er blitt stilt over telefon, og i noen tilfeller har vi formidlet kontakt videre til Eftas overvåkningsorgan i forbindelse med vanskelige tolkningsspørsmål. Vi har imidlertid ikke mottatt noen klager over brudd på gruppefritaket.

Vårt inntrykk er at aktørene i stor grad er organisert på europeisk nivå, og at de i stor grad tar direkte kontakt med Kommisjonen angående gruppefritaket. Videre er vårt inntrykk at aktørene har god kjennskap til regelverket.

Prisopplysningsplikten i konkurranse-loven

Tilsynet har i sommer og høst arbeidet særlig i forhold til bilverkstedenes plikt til å gi kundene prisopplysninger. Kundens kunnskap og mulighet til på en forholdsvis enkel måte å finne fram til foretakenes priser er en forutsetning for priskonkurranse i et marked.

Konkurranseloven inneholder bestemmelser om prismerking av varer. Varer og tjenester som selges til forbrukerne skal være merket med pris slik at prisen lett kan ses av kunden. Tilsynet har i høst og vinter gjennomført kontroller av hvordan prisopplysningsplikten har vært fulgt opp. Så langt har resultatet vært nedslående – bare et lite mindretall av verkstedene har tilfredsstillende oppslag om timepriser og enkelte vanlige tjenester synlig i verkstedet. Tilsynet vil derfor komme til å fortsette arbeidet med å øke bevisstheten i bransjen om hva prisopplysningsplikten innebærer, og for å øke bevisstheten hos forbrukerne om hva de kan forvente av verkstedene.

I den forbindelse ser vi det som en stor fordel at vi har kommet frem til en enighet med bransjen om hvor omfattende prisopplysninger som må gis. Det er blitt utarbeidet standard prislistene for bilreparasjoner, ved bilskade og for billakking. Det enkelte verksted skal selv fylle inn sine egne priser for de vanligste reparasjoner og oppdrag. Det skal også oppgis et intervall for timeprisen, som kan avhenge av type reparasjon og bilmerke/modell. Nærmere opplysninger om disse prislistene er gitt på vår hjemmeside på www.konkurransetilsynet.no.

Konkurransetilsynet har gode erfaringer med å samarbeide med andre offentlige instanser i forbindelse med bilbransjen, for eksempel i forbindelse med å følge opp verkstedenes prisopplysningsplikt. Vi ønsker å fortsette dette samarbeidet. For eksempel kan det i enkelte saker ligge til rette for samarbeid mellom Forbrukerombudet og Konkurransetilsynet. Dette gjelder blant annet noen saker i forhold til uavhengige verksteder hvor det er problemer som knytter seg både til konkurranseloven og markedsføringsloven.

Fremtidig arbeid med bilbransjen

Konkurransetilsynet mener bilbransjen er ett av de markeder hvor det er rom for en mer effektiv konkurranse. Tilsynet har derfor som mål å satse spesielt på bilbransjen fremover.

Vi vil i nærmeste framtid ta kontakt med Forbrukerrådet med sikte på et samarbeid om informasjon til forbrukerne om deres rettigheter og muligheter etter gruppefritaket.

Vi vil videre vurdere behovet for å foreta nærmere undersøkelser av hvordan konkurransen fungerer i bestemte deler av markedet. Dette kan for eksempel være undersøkelser av bruken av reservedeler eller liknende.

Et annet område som kan egne seg godt for samarbeid er bruken av vilkår om benyttelse av merkeverksted ved service som følger av garantier som gis av produsenten ved salg av nye biler. Bruken av garantier har i andre land i EØS-området vist seg å utgjøre et hinder for bruk av uavhengige verksteder.

Etter vår vurdering er det viktig å legge til rette for parallellimport av biler. Vi vil arbeide for at eventuelle hindringer for parallellimport blir fjernet, slik at norske konsumenter kan kjøpe biler i utlandet når dette fremstår som gunstig.

Konkurransetilsynet stiller seg positivt til at forhandlere i henhold til gruppefritaket har mulighet til å forhandle flere bilmerker fra samme lokale. I denne sammenheng er det viktig at de kravene importørene setter til sine forhandlere, ikke innebærer at de i realiteten hindres i å forhandle flere merker. Slike krav kan være et høyt antall utstillingsmodeller, spesielle regler om plass, utforming av lokaler etc.

Et annet viktig område for oppfølging vil være uavhengige verksteders adgang til teknologisk informasjon, programvare osv, som i dag er en forutsetning for at uavhengige verksteder skal kunne konkurrere.

Avslutning

De regulatoriske rammevilkårene for bilbransjen er blitt endret. Det reviderte gruppefritaket legger til rette for økt konkurranse på alle ledd i produksjonskjeden. Dette gir økte innovasjonsmuligheter og økte muligheter for kreative ideer fra eksisterende og nye aktører. Det er nå viktig at aktørene griper denne muligheten. Konkurransetilsynet vil sammen med Eftas overvåkningsorgan og andre tilsynsmyndigheter arbeide for å stimulere denne prosessen. For at vi skal kunne gjøre denne jobben er vi avhengig av nær kontakt med aktørene i bransjen.

Jeg vil derfor oppfordre alle dere som er her i dag og andre aktører om å kontakte Konkurransetilsynet om forhold som er til hinder for den ønskede utviklingen av bransjen. Så skal vi love å følge opp dette på best mulig måte.