

Europa-Kommissionen

Email: Comp-car-sector@ec.europa.eu

31. juli 2008
BM/ach

Høringssvar fra De Danske Bilimportører vedr. Europa-kommissionens evaluering af Automotive Block Exemption Regulation (BER) 1400/2002

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar vedr. Europa-kommissionens evalueringsrapport af 28. maj 2008 om den nuværende gruppefritagelse i autobranchen - Automotive Block Exemption Regulation (BER) 1400/2002. De Danske Bilimportører – i det følgende forkortet DBI - er den brancheorganisation, der repræsenterer bilimportørerne i Danmark. DBI har 31 medlemmer, som varetager den samlede danske import af nye person-, vare- og lastvogne samt busser.

Udvikling i autobranschens konkurrenceforhold

DBI finder det positivt, at Europa-kommissionen har gennemført en omfattende analyse af udviklingen i konkurrenceforholdene i autobranchen.

Vi er enige i, at konkurrencen på markedet for salg og reparation af køretøjer er øget i de senere år og at det indre marked på autoområdet fungerer væsentligt bedre. Eksempelvis har der været et fald i de reelle priser på nye biler, og en række nye aktører har haft succes med at komme ind på markedet. Også på eftermarkedet er konkurrencen øget. Her er der eksempelvis kommet flere autoriserede værksteder og samtidig har de uafhængige værksteder etableret sig i større og mere konkurrencedygtige grupper. Det indre marked fungerer også langt bedre og prisforskellene er indsnævret således, at den gennemsnitlige standardafvigelse mellem priserne er omkring 4 % i Euro-zonen og, 6 % for EU-27.

Det er værd at bemærke, at der ikke er større forskel på priserne på nye biler i de forskellige EU-lande, idet der jo er stor forskel på skatter og afgifter på bilområdet. De betydelige forskelle i skatter og afgifter har en forvridende effekt på markedet og bidrager alt andet lige til at øge prisforskellene. Der er således stadig prisforskelle, der kan henføres til de betydelige forskelle i medlemsstaternes afgiftssystemer, først og fremmest i relation til registreringsafgifter.

Når det alligevel kan konstateres, at prisforskellene er begrænsede, skyldes det ikke mindst, at konkurrencen på bilmarkedet er hård. For forbrugerne er det en stor fordel, at konkurrencen er så hård, idet de dermed – til relativt lave priser - har adgang til et stort udvalg af forskellige produkter og et tæt netværk af kvalificerede værksteder m.v.

På baggrund af ovenstående, deler vi derfor også Kommissionens opfattelse af, at der på nuværende tidspunkt ikke er indikationer af egentlige markedsfejl på autoområdet, som er til skade for forbrugerne. Vi mener heller ikke, autobranche adskiller sig væsentligt fra andre økonomiske sektorer.

Vi er enige i, at gruppefritagelsen for autobranche har bidraget til at øge konkurrencen, men mener dog også, at den har en række mangler. Vi er således enige med Kommission i, at den øgede konkurrence i autobranche nok i højere grad må tilskrives de generelle europæiske konkurrenceretlige regler end den sektor-specifikke regulering i gruppefritagelsen for autobranche.

Efter udløbet af gruppefritagelsen

Gruppefritagelsen for autobranche er præget af kompleksitet, idet den er meget detaljeret og samtidig søger bredt at dække markedet for distribution og service af køretøjer. Dertil kommer, at den indeholder begreber, som har vist sig ikke at være attraktive set fra et økonomisk synspunkt. Det gælder eksempelvis begreber som ”additional sales outlet” og ”service subcontracting”.

Gruppefritagelsen for autobranche foreskriver en særlige type multibranding, der dog ikke nødvendigvis svarer til realiteterne på markedet. Eksempelvis har det i praksis vist sig, at det kun er interessant at sælge køretøjer af forskellige mærker fra samme showroom på mindre markeder og for køretøjer, som kun sælges i et begrænset omfang.

Endelig tager gruppefritagelsen for autobranche ikke højde for de forskelle, der er mellem personbiler og lastbiler. Personbiler købes hovedsagligt af individer og benyttes primært til private formål, mens lastbiler i højere grad købes af virksomheder og benyttes i erhvervsøjemed. Givet denne forskel, er de konkurrencemæssige hensyn ikke nødvendigvis de samme for person- og lastbiler.

DBI mener, at man vil kunne sikre fair konkurrence til fordel for forbrugerne via de regler, der gælder for reservedele og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer i den gældende regulering af typegodkendelser i kombination med de generelle regler for vertikale aftaler, herunder den generelle gruppefritagelse for vertikale aftaler (vertical restraints BER - BER 2790/1999).

I tillæg hertil har medlemmerne af den europæiske sammenslutning af bilproducenter ACEA forpligtet sig til en adfærdskodeks omkring kontraktlige spørgsmål. Som det fremgår af vedlagte ”Code of good practice regarding certain aspects of vertical agreements in the motor vehicle sector” fra ACEA, lægges der op til, at tvister mellem parterne skal løses via uafhængige eksperter eller mæglere. Et andet element i kodeksen er minimum opsigelsesvarsler på to år for aftaler på ubestemt tid. For tidsbegrænsede aftaler skal parterne give hinanden minimum seks måneders varsel inden aftalens udløb, hvis det er deres intention ikke at forny aftalen.

Konklusion

DBI er enig med Kommissionen i, at i et fremadrettet perspektiv vil det være hensigtsmæssigt, at autobranschen bliver underlagt en mere fleksibel regulering, som i høj grad er baseret på de generelle principper, der gælder for vertikale aftaler.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, eller såfremt der ønskes en nærmere uddybning, står vi naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen
Adm. direktør

Bilag