

FAI euro LAK kalkulationssystem

Journal nr.3:1120-0389-6/AJ/Industri

Rådsmødet den 19. december 2001

Resumé

1. Foreningen af Auto- og Industrielakerere (FAI) anmeldte den 22. april 1998 kalkulationssystemet FAI euro LAK til Konkurrencestyrelsen med henblik på en fritagelse. Kalkulationssystemet fik ved rådsafgørelse af 16. december 1998 en fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1. Fritagelsen blev givet for perioden indtil 1. maj 2001.
2. FAI har i forbindelse med udløbet af denne fritagelse anmodet om en forlængelse af fritagelsen, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 4.
3. FAI euro LAK er et kalkulationssystem, som autolakerere i hele Danmark kan rekvirere hos FAI, og anvende til prisfastsættelse af lakarbejder, fakturering og bogholderi.
4. Systemet indeholder arealopmålinger af næsten alle bilmærker og –modeller, angivelse af normeret materialeforbrug, tidsforbrug, materialeomkostninger og miljøafgifter. *Alle* disse normeringer kan meget let ændres. Ændringer kontrolleres ikke af FAI.
5. FAI euro LAK indeholder hverken vejledende timepriser eller vejledende avancer. Disse faktorer skal lakererne selv fastsætte.
6. Systemet er udarbejdet af selskabet Eurotaks i samarbejdet med forskningsinstituttet AZT. Systemets data er fremkommet via målinger fra anerkendte forskningsinstitutter og data opgivet af bilfabrikker og forsikringsselskaber. Systemet er ikke udarbejdet i underentreprise for FAI, ligesom de to udenlandske selskaber hverken direkte eller indirekte varetager autolakerernes interesser.
7. Det er styrelsens vurdering, at systemet ikke er omfattet af konkurrencelovens § 6, stk. 2, jf. § 6, stk. 1, da det hverken har til formål eller til følge, at begrænse konkurrencen. Systemet kan derfor meddeles en erklæring om ikke indgreb i henhold til konkurrencelovens § 9.

Afgørelse

8. Det indstilles, at det anmeldte kalkulationssystem, FAI euro LAK meddeles en erklæring om ikke indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9.

Sagsfremstilling

Sagens anledning

9. Foreningen af Auto- og Industrielakerere (FAI) fik ved rådsafgørelse af 16. december 1998 en 3-årig fritagelse for kalkulationssystemet FAI euro LAK, jf. konkurrencelovens¹ § 8, stk. 1, jf. stk. 3. Denne fritagelse udløb den 1. maj 2001, hvorfor FAI har anmodet om en forlængelse af fritagelsen, jf. konkurrencelovens² § 8, stk. 4.

10. FAI har købt det anmeldte kalkulationssystem, FAI euro LAK, af producenten, Eurotax, og stiller det herefter til rådighed for sine medlemmer mod betaling af et beløb, der stort set svarer til FAIs omkostninger ved indkøb af kalkulationssystemet.

11. FAI euro LAK anvendes af autolakererne til beregning af priser på malerarbejder samt til fakturering. Systemet indeholder blandt andet data om karrosserideles areal, gennemsnitligt lakforbrug til lakering heraf, gennemsnitligt tidsforbrug samt mulighed for at variere disse faktorer afhængigt af skadens grovhed og lakeringsværkstedets eget skøn.

12. Konkurrencerådet fandt i 1998, at FAI euro LAKs vejledende satser for materialeforbrug og tidsforbrug kunne udgøre en konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1. Rådet fandt ikke, at aftalen havde en konkurrencebegrænsning til formål, men fandt derimod, at følgen af aftalen udgjorde en konkurrencebegrænsning, da normeringerne i systemet medførte en vis ensartethed i lakerernes kalkulation af lakarbejder. Rådet vurderede dog, at det anmeldte system kunne leve op til betingelserne for en individuel fritagelse som oplyst i konkurrencelovens § 8, stk. 1.

13. Parallelt med behandlingen af denne sag, foretager styrelsen en vurdering af det såkaldte Autotaks system, der er et kalkulationssystem, som anvendes af autoværksteder og forsikringsselskabers taksatorer til beregning af forsikringskader. Autotaks systemet består henholdsvis af en del, der indeholder reservedelsdata og en del, der indeholder lak-data. Sidstnævnte er det såkaldte AT-lak system, der indeholder oplysninger, svarende til de oplysninger, der ligger i FAI euro LAK systemet. Autotaks, herunder AT-lak systemet, er ikke blevet anmeldt til Konkurrencestyrelsen.

Markedsbeskrivelse

14. Omsætningen af lakarbejder på biler udgjorde i 1998³ godt 1 mia. kr. på det danske marked. Heraf udgjorde forsikringskader ca. 90 pct.

15. Lakeringsarbejder i forbindelse med forsikringskader bliver i langt de fleste tilfælde udført i underentreprise for et autoværksted. Autoværkstedet indgår en aftale med taksatoren fra det relevante forsikringsselskab, hvori beregning af både udførelse af reparationsarbejder og lakarbejder indgår. Autoværkstedet henvender sig herefter til et lakeringsværksted med tilbud om køb af lakydelser for den med forsikringsselskabet aftalte pris – minus en avance til autoværkstedet.

16. FAI euro LAK kalkulationssystemet er bestemt til anvendelse af lakeringsværkstederne på alt lakeringsarbejde på biler. Dette uanset om skaden er omfattet af en forsikring eller om det er forbrugeren selv, der skal betale.

17. Det skal bemærkes, at når forsikringsselskabet og autoværkstedet aftaler prisen for et lakarbejde anvendes normalt kalkulationssystemet Autotaks, hvis lakeringsmodul (AT Lak) indeholder de samme beregningsdata som FAI euro LAK. AT-lak finder således anvendelse i forholdet mellem forsikringsselskabet og autoværkstedet, der har den skadede bil til reparation, og ikke direkte i forholdet mellem autoværkstedet og det lakeringsværksted, der udfører lakarbejdet i underentreprise for autoværkstedet.⁴ AT-lak systemet holdes udenfor nærværende sag, da det som tidligere nævnt vurderes i sammenhæng med Autotaks systemet.

Foreningen af Auto- og Industrielakerere

18. FAI har 383 medlemsvirksomheder, hvilket omfatter ca. 90 pct. af branchen. Af det arbejde, som medlemsvirksomhederne foretager på køretøjer, tegner forsikringsskader sig for ca. 90 pct.

19. FAI har købt det anmeldte kalkulationssystem af producenten Eurotax, og sælger det sine medlemmer, i det omfang disse henvender sig til FAI. FAI stiller ingen krav om, at medlemsvirksomhederne skal anvende systemet, og udsender ikke systemet til virksomheder med mindre disse anmoder om det. FAI yder support i det omfang medlemsvirksomhederne har spørgsmål eller problemer undervejs, når systemet tages i brug.⁵

FAI euro LAK systemet

20. FAI har siden december 1997 haft rettigheder til det schweiziske system "Eurotax Schwacke – AZT" (Eurotax). Det er det schweiziske firma, Eurotax, der har udviklet Eurotax-systemet i samarbejde med det internationalt anerkendte forskningsinstitut Allienz-Zentrum für Technik (AZT).

21. De data, der indgår i Eurotax-systemet, herunder FAIs version, kaldet FAI euro LAK, er tilvejebragt og bliver vedligeholdt i samarbejde mellem Eurotax, AZT, bilfabrikkerne og forsikringsselskaberne.

22. Systemet indeholder overflademål på næsten alle bilmærker og modelleres karosseridele; skærme, døre, paneler, dørhåndtag mv. Systemet indeholder endvidere fastlagte behandlingsmønstre og gennemsnitlige arbejdstider for lakering af person- og varebiler. Samme data anvendes i næsten alle europæiske lande og er alle udarbejdet i samarbejde mellem nævnte interessegrupper. Systemet er således ikke udarbejdet af brancheforeningen, FAI, men af to udenlandske virksomheder, der ud fra målinger har skabt et sagligt system, der kan anvendes af alle led i værdikæden.

23. Normeringer og vejledninger i systemet håndhæves ikke af FAI og er meget enkle at ændre.

24. Nedenfor gennemgås de enkelte elementer i FAI euro LAK systemet.

Beregning af arbejdstid

25. Systemet angiver en normeret gennemsnitstid (inkl. starttid) for de enkelte arbejdsopgaver. Gennemsnitstiden er fastsat af forskningsinstituttet AZT på basis af en række tidsstudier.

Beregning af materialebetaling

26. FAI euro LAK indeholder en normering af det gennemsnitlige materialeforbrug ved de forskellige arbejdsopgaver. Materialeforbruget er fastsat af AZT på basis af arealopmålinger og behandlingsmønstre for hver enkelt arbejdsopgave.

27. Systemet indeholder endvidere en angivelse af materialepriser. Det drejer sig om priserne på de forskellige typer lak, der anvendes, samt priser på en række hjælpematerialer. AZT har fastsat priserne som et vægtet gennemsnit af de fire største leverandørers salgspriser.

28. FAI euro LAK systemet foretager på basis af disse priser og materialeforbruget automatisk en beregning af den samlede materialebetaling, idet der i systemet er mulighed for at indtaste et "materialeindeks" til beregning af lakeringsværkstedets materialeavance.

29. Systemet har som udgangspunkt et materialeindeks på 100, svarende til værkstedernes gennemsnitlige indkøbspris, dvs. en avance på 0 pct. Det er herefter op til det enkelte værksted at fastsætte sin egen gennemsnitlige materialeavance. Dette sker i praksis ved at ændre materialeindekset. Sættes indekset til f.eks. 120, kalkulerer systemet med en gennemsnitlig materialeavance på 20 pct.

Miljøtillæg

30. Herudover indeholder FAI euro LAK et miljøtillæg, der beregnes som en procentdel af den samlede materialepris. Det er op til det enkelte værksted at fastsætte denne procentdel.

Timepriser og avancer

31. FAI euro LAK systemet indeholder *ingen* vejledende timepriser og *ingen* vejledende avancer.

32. Samlet set kan lakereren hente normeringer for arbejdstid, materialeomkostninger og materialeforbrug i FAI euro LAK systemet. Hertil skal lakereren lægge sin materialeavance, sin timeløn og et miljøtillæg.

Vurdering

33. FAI euro LAK systemet er blevet anmeldt med anmodning om en fornyet fritagelse, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 4.

34. Konkurrenceloven er blevet ændret siden rådets behandling af sagen i 1998. Ændringerne har dog ikke direkte berørt anvendelsen af lovens §§ 6 og 8.

35. FAIs medlemmer, der er lakeringsværksteder, driver erhvervsvirksomhed. FAIs udarbejdelse af den danske version af Eurotax – FAI euro LAK – som stilles til rådighed for lakeringsværkstederne er dermed omfattet af konkurrenceloven, jf. § 2, stk. 1.

36. FAIs medlemmer har en samlet omsætning på godt 1 mia. kr. og en markedsandel på godt 90 pct. af det relevante marked, lakeringsarbejde på biler i Danmark, jf. nedenfor. FAIs formidling af

FAI euro LAK til lakeringsværksteder er dermed ikke undtaget fra forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1 som følge af bagatelreglerne i lovens § 7.

Det relevante marked

Det relevante produktmarked

37. FAI euro LAK systemet indeholder data om næsten alle bilmærker og -modeller. Systemet omfatter både vare- og personbiler.

38. Systemet anvendes både til kalkulation af lakarbejder, der er forsikringsdækket og lakarbejder for egen regning.

39. Når lakeringsværkstedet udfører lakarbejde i underentreprise for et autoværksted til et allerede fastsat beløb, anvender lakeringsværkstedet alligevel FAI euro LAK systemet. Dels til at vurdere om lakereren kan udføre arbejdet til den tilbudte pris, dels til at fakturere efter. Lakeringsværkstedet anvender således systemet til såvel kalkulation af lakarbejder, samt til fakturering og bogholderi.

40. Markedet for lakeringsarbejder må vurderes at være separat i forhold til autoreparation og markedet for nye/brugte biler.

41. Det relevante produktmarked afgrænses herefter til lakeringsarbejde på biler til alle typer kunder.

Det relevante geografiske marked

42. 90 pct. af de lakarbejder, som lakererne foretager på person- og varebiler er skader, der er omfattet af en forsikring. Forbrugeren kører bilen på et autoværksted efter eget valg, som herefter kontakter forbrugerens forsikringselskab for at aftale en pris for arbejdet. Autoværkstedet henvender sig herefter til lakereren, der udfører lakarbejdet på bilen i underentreprise for værkstedet.

43. Import og eksport af lakeringsarbejder forekommer kun i ganske få tilfælde. Som regel vil værkstedet eller den endelige forbruger vælge en lakerer indenfor kort afstand.

44. Det relevante geografiske marked vurderes herefter at være Danmark.

Konkurrencelovens § 6, stk. 1-3

45. FAI stiller det anmeldte FAI euro LAK system til rådighed for medlemmerne mod betaling. FAI fungerer således som mellemmand for forhandlingen af et kalkulationssystem. Baggrunden for FAIs køb af licensen til systemet, er en beslutning truffet på en generalforsamling. FAIs salg af systemet til sine medlemmer er en horisontal branchevedtagelse, som omfattet af aftalebegrebet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

46. Eurotax systemet udarbejdes af to selskaber i Schweiz (Eurotax og AZT), med det formål, at kunne sælges til interesserede købere i hele verden. I dette tilfælde sælges licensen til systemet til

FAI, der i overensstemmelse med licensen tilpasser systemet til danske forhold, men i øvrigt ikke kan ændre ved systemets normeringer.

47. Ved vurderingen af den anmeldte aftale, er det således nødvendigt at tage højde for, at aftalen mellem FAI og medlemmerne en videreformidling af et system og data, der er udarbejdet og sammenstillet af parter, der ikke er under indflydelse af lakererne selv. Systemet er således ikke udarbejdet i underentreprise for/på bestilling fra FAI, ligesom normeringerne i systemet ikke er fastsat ved en vedtagelse i branchen. Systemet er på det materielle plan leveret fra en tredjemand uden særlig partsinteresse i forhold til systemets brugere.

48. Nedenfor vurderes det, om FAI euro LAK systemet har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen mellem autolakerere i Danmark, som omfattet af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 2.

Konkurrencebegrænsning

49. FAI euro LAK systemet er et arbejdsredskab, når lakereren skal vurdere, hvor meget maling og hvor lang tid han skal påregne at bruge på det enkelte lakerarbejde. Det er endvidere et redskab til fakturering, idet lakereren kan indtaste sin timepris og sin avance i systemet, og dermed komme frem til sin salgspris og udskrive en faktura, der indeholder alle de nødvendige oplysninger. Systemets elementer er vejledende og kan varieres efter individuelle skøn.

50. Det skønnes ikke, at være FAIs intention, at begrænse konkurrencen med dette system. FAI yder support i tilfælde af, at lakererne har problemer med systemet. FAI blander sig i øvrigt ikke i, om lakererne anvender systemet eller i hvilket omfang de vejledende variable ændres. Ligeledes fastlægger FAI ikke selv variable i systemet.

51. FAI euro LAK systemet er ikke et redskab til at samordne priser eller avancer. Der er tale om gennemsnitlige materialepriser og tidsforbrug, som isoleret betragtet kunne føre til en indirekte normering af priserne. Dette er dog ikke tilfældet, idet systemet skal vurderes i sin helhed. Det er således af betydning, at systemet ikke regulerer den endelige pris, idet timepris og avance fastsættes af det enkelte værksted. Hertil kommer, at det enkelte værksted kan regulere materialeprisen, så den afspejler egne indkøbspriser.

52. Imidlertid anvender autoværkstederne temmelig ens priser, når de afregner med autolakererne.

53. FAI skriver i sin årsberetning 2001-2002, side 7, at prissætningen på lakeringsarbejde ligger på omkring 348 kr./time i hele landet, med meget små variationer, uanset forskelle i markedet og i virksomhedernes omkostninger. Ligeledes beskrives materialeindekset, som afspejler, hvor meget overskud, der skal tillægges materialerne til betaling af avance, spild og lagerhold, at ligge på omkring 134.

54. Årsagen til disse enslydende timepriser og avancer skal ifølge FAI findes i forsikringsselskabernes stærke indkøbsposition. Størstedelen af forsikringsselskaberne har Autotakssystemet inkl. AT-lak, og har dermed adgang til samme informationer som lakereren. På baggrund heraf står forsikringsselskaberne og værkstederne som kunder stærkt i forhandlingssituationen, hvilket udnyttes til at diktere timepriser og avancer⁶.

55. Den udbredte timepris på 348 kr. er endvidere et levn fra "FAI-prislisten", der i perioden 1944 - 1997 fastsatte en fast kvadratmeterpris og en fast timepris, der var gældende på lakarbejder i hele landet.

56. Spørgsmålet er herefter, om det er en følge af FAI euro LAK systemet, at der er ens timepriser og avancer blandt autolakerere.

57. Vurderingen må være, at dette ikke er tilfældet. FAI euro LAK indeholder hverken vejledende timepriser eller vejledende avancer, men alene gennemsnitlige materialepriser og gennemsnitligt tidsforbrug.

58. Det må derimod vurderes, hovedsagelig at være købersiden, der fastholder prisniveauet og hindrer den enkelte lakerer i at forlange prisstigninger i forhold til den ophørte "FAI-prisliste" fra 1997.

59. Årsagen til det ens pris- og avancenniveau kan endvidere være, at prisen på lakarbejdet ofte aftales mellem forsikringsselskaberne og autoværkstederne, der herefter hyrer lakereren til underentreprise. Lakereren er således ikke til stede ved forhandlingen af prisen og bliver – ifølge FAI – dikteret en pris af værkstedet.

60. Tendensen til ensartede priser vurderes således ikke at skyldes systemet, eller en samordnet praksis mellem FAI og medlemmer eller medlemmerne imellem, men de øvrige aspekter som er nævnt ovenfor.

61. FAI opfordrer derfor autolakerere til, at indgå i en dialog med værkstederne og opfordre til, at lakererne selv inddrages i forhandlingen af priserne for lakarbejder. Lakererne er bedre til at vurdere prisen på det enkelte lakarbejde, og har således bedre mulighed for at fastsætte en pris, der svarer til det konkrete lakarbejde.

Forholdet til rådets afgørelse af 16. december 1998

62. I 1998 fandt rådet, at der forelå et system, der kunne medføre en vis ensartet adfærd med hensyn til lakerernes kalkulation af omkostningsposter, der ikke afspejler lakerernes individuelle forhold.

63. I modsætning til vurderingen i 1998 er det i dag styrelsens opfattelse, at normeringen af tids- og materialeforbrug samt indkøbspriser ikke indebærer nogen markedspåvirkning. Det kunne endda hævdes, at det blot øger sammenligningsgrundlaget når den enkelte lakerer skal vurdere sin effektivitet, kvaliteten på malingen samt indkøbspriser.

64. For så vidt angår normeringerne af tidsforbrug og materialeforbrug i FAI euro LAK lægger styrelsen i sin aktuelle vurdering særlig vægt på tre faktorer:

- Det er meget let at ændre disse normeringer,
- FAI hverken påvirker eller kontrollerer lakerernes ændringer af disse normeringer, og
- normeringerne kan ændres fra lakarbejde til lakarbejde. Således er lakereren ikke "bundet" af at have reduceret det normerede tids- eller lak forbrug på et konkret lakarbejde, i fremtidige kalkulationer.

65. Det bør endvidere påpeges, at der i nærværende vurdering er lagt vægt på det faktum, at systemet er udarbejdet af en uafhængig 3. part.

66. Samlet kan det konstateres, at styrelsen har foretaget et anderledes skøn af FAI euro LAK systemet end det, der blev foretaget i 1998 og således ikke betragter FAI euro LAK som konkurrencebegrænsende.

Konklusion

67. FAIs formidling af FAI euro LAK systemet til autolakerere er ikke en konkurrencebegrænsning som omfattet af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 2., hvorfor der ikke er grundlag for at udstede et påbud i medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4.

68. Efter de forhold som Konkurrencerådet har kendskab til, er der således grundlag for at meddele, at FAIs formidling af FAI euro LAK, kan opnå en erklæring om ikke indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9.

1 Lov nr. 384 af 10. juni 1997.

2 Lov nr. 384 af 10. juni 1997, ændret ved lov nr. 416 af 31. maj 2000, jf. lovbekendtgørelse nr. 687 af 12. juli 2000.

3 Tallet for 1999 foreligger i uge 44.

4 AT-lak systemet får en indirekte indflydelse på prisfastsættelsen i forholdet mellem autoværkstedet og lakereren, da autoværkstedet søger en lakeringspris, der svarer til eller ligger lige under den pris, som denne har aftalt med forsikringsselskabet.

5 Jf. Foreningshåndbog - Foreningen af Auto- og Industrielakerere - 2001-2002, side 82.

6 "Autotaks kalkulationssystemet", der forelægges for rådet samtidig med denne sag, behandler problemstillingen vedr. værkstedernes aftaler om timepriser og avancer på lakarbejder.