

# Aftaler om anvendelse af Autotaks - pkt 7

Rådsmødet den 16. december 1998

J.nr. 2:8032-209/jec

## 1. Resumé

Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd (AF) har den 26. juni 1998 anmeldt et aftalekompleks om anvendelse af Autotaks-systemet, der er et edb-baseret skadesopgørelsessystem, der anvendes i forbindelse med forsikringsskader på biler. Anmeldelsen er sket med henblik på meddelelse af fritagelse efter konkurrencelovens § 8, stk. 1.

Aftalerne er indgået af AF med 18 bilforhandlerforeninger under Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), med Centralforeningen af Automobilreparatører i Danmark (CAD) og med Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD).

Der er tale om et aftalekompleks af både vertikal og horisontal karakter.

Autotaks-systemet indeholder oplysninger om de enkelte bilmærker og -modeller baseret på producentens oplysninger om arbejdstider, reparationsmetoder, reservedele mv. samt vejledende salgspriser på materialer og reservedele. Desuden indgår værkstedernes timepriser korrigeret med forskellige faktorer.

I Autotaks indgår endvidere et lakeringsmodul, AT-lak, som skal ses i sammenhæng med det særlige kalkulationssystem, FAI euro LAK, der anvendes af autolakererne, jf. det samtidig udsendte notat: "Autolakerernes kalkulationssystem".

Autotaks-systemet fastlægger således en metode for skadesopgørelse, men systemet indeholder samtidig normeringer i forbindelse med arbejdstidsopgørelsen, arbejdstidsbetalingen og afregningspriser for lakeringsarbejde. Desuden indgår oplysninger om bruttopriser på reservedele.

Autotaks-systemet sætter taksator i stand til hurtigt at foretage en skadesopgørelse. I forbindelse med skadesopgørelsen fastsættes, hvilket arbejde der skal udføres, og hvilke materialer m.v. der skal anvendes. Systemet medvirker derved til at sikre en korrekt udførelse af reparationsarbejdet og korrekt genopbygning af bilen efter producentens retningslinier. Herved kan systemet bidrage til at styrke effektiviteten som nævnt i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1.

Det kan ikke udelukkes, at disse effektivitetsfremmende elementer kommer forbrugerne til gode i form af lavere forsikringspræmier, jf. § 8, stk. 1, nr. 2.

Aftalesystemets prisnormeringer begrænser imidlertid værkstedernes muligheder for selv at bestemme deres priser for så vidt angår forsikringsskader, og systemet fastlåser de indbyrdes prisforhold mellem værkstederne. Disse prisnormeringer pålægger værkstederne begrænsninger, der går udover, hvad der er nødvendigt for at opnå de effektivitetsfremmende virkninger af systemet, jf. § 8, stk. 1, nr. 3.

De nævnte forhold gør sig i særlig grad gældende med hensyn til AT-lak-systemet, der opererer med en fast værkstedstimepris gældende for hele landet. Hertil kommer, at AT-lak-systemet samtidig indebærer en begrænsning for tredjepart, idet AT-lak's afregningspriser, der formelt set alene regulerer forholdet mellem forsikringssselskab og autoværksted, reelt virker som mere eller mindre bindende priser for autolakererne, der udfører arbejdet i underentreprise for autoværkstedet.

## **2. Afgørelse**

Det meddeles parterne i aftalekomplekset om Autotaks-systemets anvendelse i Danmark, at Konkurrencerådet ikke finder grundlag for i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1, at fritage aftalekomplekset i dets nuværende udformning fra forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

Der er herved lagt vægt på, at Autotaks-systemets prisnormeringer begrænser værkstedernes muligheder for selv at fastsætte deres priser i forbindelse med udførelse af autoskadearbejde for forsikringssselskaber. Disse begrænsninger må anses for unødvendige for at styrke effektiviteten m.v. i forbindelse med udførelsen af forsikringssskadearbejde på person- og varebiler, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3.

Med hensyn til Autotaks-systemets lakeringsmodul, AT-lak, gør de ovennævnte begrænsninger sig i særlig grad gældende, idet AT-lak opererer med én fast timepris gældende for hele landet. Hertil kommer, at systemet, som formelt er en aftaleregulering af forholdet mellem forsikringssselskab og autoværksted, reelt indebærer en begrænsning også for tredjepart, de selvstændige lakeringsværksteder, som udfører lakeringsarbejde i underentreprise for autoværksteder. Dette skyldes, at normeringen af timeprisen i AT-lak i betydelig udstrækning kommer til at virke som en kollektivt fastsat købspris over for lakeringsværkstederne.

Der meddeles i medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, nr. 1, aftaleparterne påbud om senest den 1. april 1999 at ophæve aftalekomplekset om Autotaks-systemet i dets nuværende udformning.

## **3. Sagsfremstilling**

### **3.1. Sagens anledning**

Automobilforsikringssselskabernes Fællesråd (AF) har den 26. juni 1998 anmeldt et aftalekompleks om anvendelse af det såkaldte Autotaks-system, et edb-baseret skadesopgørelsessystem, der anvendes i forbindelse med opgørelse af forsikringssskader på biler. AF anmoder i den forbindelse om fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1, fra forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i lovens § 6, stk. 1.

Anmeldelsen omfatter

- aftale mellem AF og Audatex Holding A.G., der giver AF licens til at anvende det af Audatex udviklede skadekalkulationssystem i Danmark,
- aftaler mellem AF og 18 bilforhandlerforeninger, organiseret i Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), om anvendelse af Autotaks (hvoraf de 17 tillige er indgået med de pågældende bilimportører),
- aftale mellem AF på den ene side og Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD) og Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD) på den anden side om anvendelsen af Autotaks,
- ordning etableret mellem AF på den ene side og DAF, SKAD og CAD på den anden side om timeprisregulering, samt
- aftale mellem AF og DAF om anvendelse af Autotaks-laksystemet (AT-lak).

Selve aftalekomplekset om anvendelse af Autotaks-systemet i Danmark er ikke anmeldt til EU-Kommissionen. Derimod er licensaftalen mellem AF og Audatex anmeldt til EU-Kommissionen i 1989.

### **3.2. Sagens parter**

AF er en underorganisation under Rådet for Dansk Forsikring og Pension. AF's medlemskreds består af 49 forsikringsselskaber og dækker dermed hele den danske automobilforsikringsbranche. DAF omfatter mærkeforhandlerne og deres "mærkeværksteder", medens CAD og SKAD omfatter de såkaldte "frie værksteder". Aftalekomplekset omfatter dermed praktisk talt hele den organiserede danske autoreparationsbranche, dog med undtagelse af de selvstændige autolakeringsværksteder.

For så vidt angår autolakring, skal den foreliggende sag ses i sammenhæng med den samtidig forelagte sag vedrørende autolakerernes kalkulationssystem FAI euro LAK.

### **3.3. Det relevante marked**

Det relevante marked i sagen kan fastlægges som enhver form for autoskadearbejde, herunder plade- og lakeringsarbejde, på person- og varebiler udført for forsikringsselskaber. Det geografiske marked omfattet Danmark.

Forsikringsskader på biler bliver udbedret på forsikringsselskabets regning med et autoværksted som hovedentreprenør. Visse arbejder som f.eks. lakering, bliver typisk udført i underentrepriser hos specielle lakeringsværksteder. Kunden (forsikringstageren) vælger som hovedregel selv, hvilket værksted der skal udføre reparationen ("det frie værkstedsvalg").

På grund af det høje pris- og afgiftsniveau er den altovervejende del af bilerne i Danmark kaskoforsikrede. Ifølge AF er op imod 90% af bilparken fuldt kaskoforsikret, medens det tilsvarende tal for mellemeuropæiske lande er 10-25%. Afgiftsniveauet er samtidig årsag til, at gennemsnitsalderen på biler i Danmark er meget høj (over 10 år).

Dette fører til, at der i forhold til andre lande er en meget lav tærskel for, hvornår en reparation påbegyndes, og en meget høj tærskel for, hvor omfattende reparationer det kan betale sig at gennemføre. I forhold til bilparkens størrelse gennemføres således forholdsvis mange reparationer i Danmark.

Hovedparten af skadede biler reparerer ifølge AF for et forsikringssselskabs regning. Forsikringssselskaberne tegner sig f.eks. for omkring 90\% af omsætningen på pladeværkstederne.

Omkring 2/3 af reparationerne udføres på DAF-værksteder, medens omkring 1/3 udføres på de såkaldte frie værksteder tilknyttet CAD eller SKAD.

Ifølge AF blev der i 1997 foretaget 332.887 reparationer på person- og varebiler svarende til 3.696 mio. kr. i reparationsudgifter for forsikringssselskaberne.

Når taksator og værkstedet har aftalt skadens omfang, udskrives en arbejdsbeskrivelse, som udleveres til værkstedet i forbindelse med skadesopgørelsen.

Taksationen af forsikringsskader på biler sker ved hjælp af det anmeldte Autotaks-system. Taksator indtaster ved besøg på det værksted, der har fået bilen indleveret, oplysninger om skadens art og omfang. Autotaks-systemet angiver herefter, hvilket arbejde der skal udføres, hvilke reservedele der skal anvendes, det fastsatte tidsforbrug og den samlede pris for arbejdet.

I Autotaks-systemet indgår tillige et program, AT-lak, der i tilknytning til de indtastede oplysninger om reparationer og udskiftninger beregner materiale- og tidsforbrug samt pris for det lakeringsarbejde, der skal udføres på den enkelte skadede bil.

### **3.4. Audatex-systemet**

Det anmeldte Autotaks-system bygger på det internationale skadesopgørelsessystem Audatex med visse tilretninger.

Audatex kalkulationssystemet er oprindeligt udviklet af en række tyske taksatororganisationer. Systemet ejes i dag af Audatex AG i Schweiz, der formidler licensaftaler til brugere i andre lande, herunder AF, der har rettighederne i Danmark. Selskabet Audatex GmbH i Tyskland varetager systemets datavedligeholdelse og bearbejdning af data for nye bilmodeller.

Ifølge AF anvendes Audatex-systemet i tilpassede versioner i samtlige EU-lande bortset fra Sverige og Finland, hvor der anvendes et lignende system kaldet "CABAS". Audatex anvendes ifølge AF endvidere i en lang række lande uden for EU.

Den danske version af Audatex, Autotaks, blev indført i 1990 ved en aftale mellem AF og 18 bilforhandlerforeninger, organiseret i DAF. I 1991 indgik AF tilsvarende aftaler med henholdsvis CAD og SKAD..

### **3.5. Udformningen af Audatex**

Audatex-systemet indeholder for hver af de 18 bilfabrikater oplysninger om de enkelte bilmærker og -modeller baseret på producenternes oplysninger om arbejdstider, reparationsmetoder, reservedele mv.

Hver producent har for de enkelte bilmærker og - modeller beskrevet de arbejdsoperationer (reparationer, udskiftninger mv.), der skal udføres for at foretage en korrekt udbedring af praktisk taget enhver form for skade.

Til hver arbejdsoperation har producenten angivet et tidsforbrug ("fabrikstid"). Fabrikstiderne angiver meget detaljeret, hvor lang tid en korrekt udførelse af næsten alle tænkelige arbejdsopgaver i en arbejdsbeskrivelse tager.

Systemet indeholder desuden data om reservedele til samtlige bilmærker og -modeller, herunder oplysning om vejledende udsalgspriser fastsat af de pågældende producenter eller importører.

For hvert bilmærke er der endvidere angivet en række yderligere omkostninger til hjælpematerialer og småmaterialer samt miljøomkostninger.

Audatex indeholder et særligt lakafregningsmodul, der i sin udformning på visse punkter adskiller sig fra det almindelige Audatex-system. Lakdelen af Audatex er produceret af den schweiziske virksomhed Eurotax Schwacke, og Audatex har ikke eneret herpå. Der henvises i denne forbindelse til omtalen af AT-lak-systemet i afsnit 3.7.

### **3.6. Udformningen af Autotaks**

Det danske Autotaks-system består dels af Audatex-systemet, dels af en særlig dansk overbygning. Der er dermed tale om to forskellige systemkomplekser.

Audatex' database og kalkulationssystem indeholder tidsgrundlag (fabrikstider) arbejdstider for lakering, reservedelsdata, inklusive danske bruttopriser. Disse elementer, der ifølge AF er nødvendige for rent teknisk at kunne opgøre skader, anvendes Ifølge AF på helt samme måde i de fleste EU-lande. Kun bruttopriser på reservedele og lakmaterialepriserne varierer landene imellem.

Den danske udformning af Audatex, Autotaks, er aftalt mellem AF og autobranschen. I den danske overbygning på Audatex indgår aftale om regulering af arbejdstidsbetalingen både for karrosseri- og lakeringsarbejde. Det drejer sig om omregningsfaktorer, reduktionsfaktorer og fælles timeprisregulering. Disse elementer bruges ikke i andre lande, hvor Audatex anvendes.

Autotaks-systemet indeholder således oplysningerne om tidsforbrug, timepris, reservedele og reservedelspriser, hjælpe- og småmaterialer samt miljøomkostninger, der indgår i kalkulation af prisen på den konkrete skade.

#### **3.6.1. Arbejdstidsbetaling**

Forinden kalkulationen foretages, sker der imidlertid i Autotaks-systemet en række korrektioner, der har relation til arbejdstidsbetalingen.

#### ***Omregningsfaktor***

Audatex indeholder som nævnt hvert af de 18 bilmærker oplysninger om tidsforbrug, som, er fastsat af producenten for praktisk taget alle tænkelige arbejdsopgaver, såkaldt fabrikstid.

Til beregning af den samlede arbejdstidsbetaling er der i den danske version, Autotaks, for hvert enkelt bilmærke fastsat en omregningsfaktor.

Omregningsfaktorerne blev aftalt i forbindelse med Autotaks' indførelse i 1990 og blev beregnet således, at overgangen fra det tidligere skadesopgørelsessystem kunne ske omkostningsneutralt for det enkelte bilmærke. Ifølge AF kan omregningsfaktoren ændres efterfølgende, såfremt det dokumenteres, at fabrikstiderne for det pågældende bilmærke er blevet ændret.

I praksis ligger omregningsfaktoren for de enkelte bilmærker mellem 1 og 2. Et vægtet gennemsnit for samtlige omregningsfaktorer ligger omkring 1,7.

### ***Reduktionsfaktor***

Den danske version, Autotaks, indeholder desuden oplysninger om de enkelte værksteders skilte kundetimepriser.

For hvert enkelt værksted er der imidlertid fastsat en reduktionsfaktor, hvorved værkstedets skilte kundetimepris nedsættes og den såkaldte skadetimepris fremkommer.

Værkstedernes reduktionsfaktorer blev oprindelig indført af Monopoltilsynet i 1970'erne som led i den daværende kalkulationsordning for autoreparation.

Et nyt værksteds reduktionsfaktor fastsættes af AF under hensyn til værkstedets kundetimepris og skadetimepriserne i det pågældende geografiske område.

AF aftaler én gang årligt med DAF, CAD og SKAD en generel procentvis regulering af værkstedernes skadetimepriser. Reguleringen sker ved en justering af de enkelte værksteders reduktionsfaktorer.

Aftalesystemet indebærer, at det enkelte værksteds skadetimepris, som anvendes over for alle forsikringsselskaber, i perioden ikke kan stige med mere end den aftalte procentregulering. Herudover kan det enkelte værksteds skadetimepris normalt ikke ændres. Eventuelle ændringer i den skilte kundetimepris, som anvendes over for andre kunder, medfører automatisk en tilsvarende justering af værkstedets reduktionsfaktor, således at skadetimeprisen til forsikringsselskaberne forbliver uændret.

Ifølge AF kan det enkelte værksteds reduktionsfaktor dog reguleres, hvis værkstedet kan dokumentere et efterslæb i forhold til tilsvarende værksteder i samme geografiske område, eller hvis værkstedet kan dokumentere, at det har foretaget investeringer i nyt udstyr og teknologi, der udvider værkstedets reparationsmuligheder.

I praksis varierer værkstedernes faktiske skadetimepriser afhængig af det enkelte bilmærkes omregningsfaktor fra omkring 255 kr. til op mod knap 600 kr., dog således at mere end 2/3 ligger mellem 290 kr. og 360 kr.

### ***Aftalt tid***

De indeholdte fabrikstider i Autotaks omfatter hovedsagelig tid til udskiftningsarbejde. Herudover kan der forekomme arbejde i forbindelse med opretning og reparation af skadede dele, hvor tidsforbruget ikke er fastsat i Autotaks. Dette tidsforbrug aftales fra skade til skade mellem taksator og værksted og benævnes "aftalt tid".

### **3.6.2. Reservedels- og materialebetalingen**

Autotaks-systemet indeholder data om reservedele til samtlige modeller for hvert af de 18 bilmærker, herunder oplysning om de vejledende udsalgspriser, der er fastsat af de pågældende producenter eller importører.

Ved brug af uoriginale reservedele anvendes det pågældende værksteds normale priser, medens prisen aftales konkret mellem taksator og værksted ved brug af brugte reservedele.

For hvert bilmærke er der endvidere angivet en række yderligere omkostninger. Omkostninger til hjælpematerialer (ilt, gas, CO<sub>2</sub>, tin, tvist etc.) er fastsat som en procentdel af arbejdstidsbetalingen, småmaterialer (clips, skiver, skruer etc.) er fastsat som en procentdel af reservedelsbeløbet, og miljøomkostninger er fastsat som en procentdel af arbejdstidsbetalingen

### **3.7. AT-lak-systemet**

Indtil 1997 blev prisen på lakeringsarbejdet i forbindelse med forsikringsskader reguleret efter en kalkulationsordning, der var aftalt mellem FAI og Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd (AF).

Kalkulationsordningen var baseret på en opgørelse af karrosseriets flademål for de forskellige modeller. I ordningen indgik en fast kvadratmeterpris og en fast timepris gældende for hele landet. Endvidere opererede ordningen med en "formidlingsavance" på 10% til det autoværksted, der forestod selve reparationen af bilen og fik lakeringsarbejdet udført i underentreprise hos et lakeringsværksted.

Ordningen, der i forskellige udformninger havde eksisteret siden 1944, blev administreret af FAI og omtales som "FAI-prislisten".

I 1997 indgik AF og DAF aftale om også at indføre Audatex' lakeringsmodul i det danske Autotaks-system under betegnelsen AT.lak.

Lakeringsmodulet i Audatex indeholder data om de forskellige bilmærker og modeller med angivelse af arbejdsbeskrivelser og behandlingsmønstre for de forskellige arbejdsenheder, skærme døre paneler m.v. Systemet normerer på basis af tidsstudier et gennemsnitligt tidsforbrug og normerer et gennemsnitligt materialeforbrug for hver enkelt arbejdsopgave. Herudover indeholder systemet oplysninger om materialepriserne.

Den danske version, AT-lak, opererer desuden med faste værkstedstimepriser gældende for hele landet (pt. 323,43 kr./time).

AT-lak normerer således såvel materialeforbrug og materialepris som tidsforbrug og timepris.

Ifølge AF har det været tilstræbt, at overgangen fra FAI-prislisten til AT-lak skulle være omkostningsneutral i gennemsnit. FAI deltog aktivt i forberedelserne, men kunne ikke acceptere betingelserne for indførelsen af systemet, hvorefter AF og DAF alene indgik aftale herom uden FAI's deltagelse. FAI videreførte herefter FAI-prislisten på egen hånd.

### **3.7.1. Tidligere klagesager i forbindelse med AT-lak**

Håndværksrådet klagede i efteråret 1997 på FAI's vegne til Konkurrencerådet over, at autolakererne blev tvundet af forsikringsselskaberne og især DAF-værkstederne til at acceptere priserne for lakeringsarbejde i AT-lak-systemet.

AT-lak-systemet regulerer efter sit indhold den pris forsikringsselskabet skal betale til DAF-værkstedet for lakeringsarbejdet, men i princippet ikke den pris, DAF-værkstedet skal betale til et selvstændigt lakeringsværksted, når lakeringsarbejdet udføres i underentreprise.

Systemet indebærer imidlertid i praksis, at DAF-værkstedet vil være tilbøjelig til at betale lakeringsværkstedet mere for lakeringsarbejdet end DAF-værkstedet selv får fra forsikringsselskabet. FAI gjorde i den forbindelse gældende, at lakeringsværkstederne herved i realiteten bliver tvundet til at acceptere en prisaftale, som deres forening, FAI, ikke er deltager i.

Konkurrencerådet afstod på daværende tidspunkt fra at tage både Autotaks-systemet og FAI's kalkulationssystem op til vurdering, idet begge systemer under alle omstændigheder skulle vurderes på baggrund af den nye konkurrencelov efter 1. januar 1998.

Udgangen på den konkrete klage blev, at AF og DAF efter forhandling med Konkurrencestyrelsen i medfør af den tidligere konkurrencelovs § 11 udsendte en cirkulæreskrivelse til såvel egne medlemmer som til FAI's medlemmer. I cirkulæreskrivelsen blev det præciseret, at den enkelte autolakerer er frit stillet med hensyn til prissætning i forbindelse med forsikringskadesarbejde, og at ingen autolakerer ville blive boykottet af AF's og DAF's medlemmer med den begrundelse, at autolakereren ikke anvendte AT-lak-systemet.

DAF klagede herefter over, at FAI på sin side udøvede pression over for medlemmerne for at formå disse til udelukkende at anvende den afregningspris over for DAF-værkstederne, som fulgte af FAI-prislisten. Tilsvarende klagede FAI over, at DAF udøvede pression over for sine medlemmer for at få disse til udelukkende at anvende lakeringsværksteder, der accepterede AT-lak-systemet.

Konkurrencestyrelsen indskærpede herefter over for de to foreninger, at hverken DAF eller FAI må håndhæve, at deres medlemmer skal anvende bestemte priser, dvs. henholdsvis AT-lak-systemet og FAI-prislisten i forholdet mellem et DAF-værksted og et FAI-værksted.

FAI er siden ophørt med at udsende FAI-prislisten, men har fra 1. april 1998 indført sit eget edb-baserede kalkulationssystem, FAI euro LAK, der er erhvervet fra den schweiziske virksomhed Eutotax Schwacke. Der er tale om det samme lakmodul, der indgår i Audatex og dermed i Autotaks.

### **3.7.2. Forholdet mellem FAI euro LAK og AT-lak**

FAI euro LAK, der anvendes af autolakererne, og AT-lak, der anvendes af forsikringsselskaberne og de almindelige autoværksteder, er som nævnt som udgangspunkt ét og samme system.

De to systemer indeholder de samme oplysninger om bilmærker- og modeller med angivelse af arbejdsbeskrivelser og behandlingsmønstre. Systemerne angiver det samme gennemsnitlige tidsforbrug for de forskellige arbejdsopgaver, og systemerne angiver det samme gennemsnitlige materialeforbrug.



Det er ligeledes de samme materialepriser, der indgår i de to systemer. Efter det oplyste er der dog i AT-lak foretaget en anderledes vægtning af priserne.

I den praktiske udformning og anvendelse er der imidlertid en række væsentlige forskelle.

For det første indeholder AT-lak en fast værkstedstimepris gældende for hele landet, medens FAI euro LAK ikke indeholder faste timepriser.

For det andet indeholder AT-lak en fast angivelse af materialebetaling gældende for hele landet, hvor FAI euro LAK opererer med en individuelt fastsat gennemsnitlig materialeavance. Det samme gør sig gældende med hensyn til miljøtilægget.

Desuden skal det bemærkes, at FAI euro LAK er bestemt til anvendelse af lakeringsværkstederne på alt lakeringsarbejde på biler.

AT-lak finder derimod anvendelse på forholdet mellem forsikringsselskabet og det autoværksted, der har den skadede bil til reparation, og ikke direkte i forholdet mellem autoværkstedet og det lakeringsværksted, der udfører lakeringsarbejdet i underentreprise for autoværkstedet.

### **3.8. Den samlede betaling og normeringen heraf i Autotaks**

Ifølge AF udgjorde forsikringsselskabernes samlede udgifter til forsikringskader på person- og varebiler i 1997 3.696 mio. kr

Udgifter med fordeler sig således: arbejds løn, "fabrikstid": 764 mio. kr., arbejds løn, "aftalt tid": 268 mio. kr., reservedele: 1.892 mio. kr., lakarbejde: 750 mio. kr. og diverse: 22. mio. kr.

Heraf regulerer Autotaks-systemet arbejds løn for fabrikstid på 764 mio. kr., udgifter til reservedele i henhold til importørernes vejledende bruttopriser på 1.541 samt lakarbejde på 750 mio. kr., dvs. i alt 3.055 kr. eller ca. 83% af de samlede udgifter.

Arbejds løn for aftalt tid på 268 mio. kr. og udgifter til alternative og brugte reservedele på 351 mio. kr. er ikke reguleret af Autotaks-systemet.

### **3.9. Konkurrencebegrænsende elementer i Autotaks**

Ifølge AF er det vanskeligt at identificere enkeltbestemmelser, der begrænser deltagernes frihed til at træffe selvstændige kommercielle beslutninger.

Autotaks-systemet er baseret på aftaler mellem organisationer af henholdsvis forsikringsselskaber, bilimportører, bilforhandlere og værksteder. Som udgangspunkt er aftalerne ikke bindende for parterne, men der tilstræbes ifølge AF en vis normering til sikring af ordningens overordnede formål.

Dette medfører visse begrænsninger med hensyn til arbejdstidsbetaling og en vejledende normering med hensyn til arbejdstidsopgørelse, anvendelse af reservedele m.v. og bruttopriser på reservedele.

Der er imidlertid ifølge AF ingen bestemmelser, der forhindrer, at der indgås individuelle afregningsaftaler mellem de enkelte forsikringsselskaber og dele af autobranchen.

Endvidere fremhæver AF, at automatikken i systemets skadeopgørelser i praksis ofte fraviges af taksatorerne og værkstederne.

### **3.10. AF's argumentation for fritagelse**

§ 8, stk. 1, nr. 1

Som argument for, at Autotaks-systemet bidrager til at styrke effektiviteten som angivet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1, har AF anført en række forhold, der opsummeres i det følgende.

#### ***Det frie værkstedsvalg***

AF anfører for det første, at kundens frie værkstedsvalg er en af ordningens primære fordele.

Hvis ikke forsikringsselskaberne havde vished for, at skadeopgørelsen og udbetalingen til reparationsomkostninger var uafhængig af forsikringstagerens valg af værksted, måtte forsikringsselskaberne forbeholde sig indflydelse herpå.

Ifølge AF har danske bilforsikringskunder en forventning om, at de selv kan vælge det værksted, der skal udføre forsikringsreparationen. Samtlige forsikringsselskaber opererer med frit værkstedsvalg. Som følge af det høje danske afgiftsniveau tegnes der langt flere kaskoforsikringer på biler i Danmark end i andre lande. I andre lande betaler bilejeren således selv for reparation af skader, der i Danmark typisk vil være forsikringssskader, og bestemmer naturligvis selv værkstedet. I Danmark har bilejeren samme ønske om at bestemme værkstedsvalget.

Det er imidlertid forsikringsselskabet, der skal betale værkstedsregningen. Ifølge AF er det derfor nødvendigt, at skadesopgørelserne foretages på et objektive grundlag, er korrekte, og fører til en "kendt" pris i den forstand, at en anden taksator eller et andet forsikringsselskab i alt væsentligt vil komme til det samme resultat. Dette har ligeledes betydning i forholdet til andre forsikringsselskaber i tilfælde af regressager.

#### ***Regressager***

Regressager opstår bl.a. i tilfælde, hvor en bil trafikskades, og det erstatningsmæssige ansvar for skaden påhviler en eller flere andre bilister, eller hvor ansvaret deles mellem de involverede parter. I sådanne tilfælde kan bilejerens forsikringsselskab bl.a. i henhold til erstatningsansvarsloven gøre regres mod den ansvarlige bilists ansvarsforsikringsselskab for det beløb, det har kostet at reparere skaderne på bilen.

Inden for motorforsikringsområdet behandles årligt ca. 225.000 regressager, som hver involverer to eller flere forsikringsselskaber.

Ifølge AF medfører Autotaks-systemet, at de mange regressager kan behandles forholdsvis smidigt. Dette indebærer væsentlige administrative lettelser, og fraværet af tvister om

reparationsomkostninger betyder, at regressagerne kan behandles uden, at det berører de enkelte kunder.

### ***Korrekt genopbygning***

AF anfører videre, at ordningen sikrer, at de skadede biler genopbygges korrekt efter producentens forskrifter.

Korrekt genopbygning er bl.a. er en betingelse for fortsat garanti fra producentens side. Alle bilproducenter har for hver enkelt model udarbejdet omfattende beskrivelser af fremgangsmåder m.v. for stort set alle tænkelige skader. Disse informationer udgør en del af Autotaks.

AF henviser i denne forbindelse til gruppefritagelsen for salgs- og serviceaftaler for motorkøretøjer, hvorefter automobilforhandlertaler, der kombinerer salg og efterfølgende service af nye biler, er undtaget fra forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1. Fritagelsen gør det muligt for producenterne at gøre garantiforpligtelsen afhængig af, at værkstedet benytter originale reservedele i forbindelse med reparationer, der foretages inden for garantiperioden.

### ***Afgiftsfri genopbygning***

Ifølge AF sikrer Autotaks, at reglerne om afgiftsfri genopbygning iagttages.

Skatteministeriet har i en bekendtgørelse fastsat regler for afgiftsfri genopbygning af biler efter færdselsskader. Det er efter disse regler en betingelse for afgiftsfrihed, at udgifterne til skadens udbedring ikke overstiger bilens handelsværdi umiddelbart inden skaden. Hvis udgiften (arbejds løn plus bruttoprisen på nye originale reservedele) overstiger handelsværdien, skal bilen enten skrottes, eller der skal berigtiges ny afgift.

I henhold til bekendtgørelsen er forsikringsselskaberne pålagt kontrolforpligtelsen i denne forbindelse. Ifølge AF kan forsikringsselskaberne kun efterleve forpligtelsen i bekendtgørelsen ved anvendelse af et skadeopgørelsessystem, der indeholder bruttopriserne på nye reservedele.

### ***Andre forsikringstekniske forhold***

Af mere forsikringstekniske fordele ved Autotaks anfører AF, at systemet sikrer, at skadesopgørelsen udarbejdes hurtigt, hvilket er en forudsætning for, at reparationen også kan iværksættes hurtigt. Endvidere henvises til, at opgørelsesprincipperne er ensartede uanset bilens mærke, model eller årgang m.v.

Desuden anfører AF, at samtlige involverede parter (forsikringstageren, forsikringsselskabet, værkstedet m.v.) med Autotaks har et sikkert, fælles udgangspunkt for at forene modstridende interesser. Ifølge AF medvirker Autotaks til at reducere antallet af tvister.

Endelig anfører AF, at Autotaks-systemet bevirker, at forsikringsselskaberne på kundernes vegne kan udgøre en modvægt til de internationale bilproducenter og deres distributionsapparat og værksteder, som har en monopollignende stilling på dele af eftermarkedet (originale reservedele m.v.).

### **§ 8, stk. 1, nr. 2**

Som argument for at forbrugernes sikres en rimelig andel i fordelene ved Autotaks-systemet, som angivet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2, henvises først og fremmest til, at systemet sikrer kundens frie værkstedsvalg.

Endvidere Anfører AF, at de forsikringstekniske og administrative fordele ved Autotaks sikrer, at præmierne ikke øges unødvendigt. Det anføres i den forbindelse, at niveauet for bilforsikringspræmier i Danmark normalt anses for at være blandt de laveste i EU, om end sammenligning kan være vanskelig på grund af forskellig sammensætning af forsikringsprodukterne.

### **§ 8, stk. 1, nr. 3**

AF anfører generelt, at Autotaks-systemet ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at opnå de beskrevne fordele, som omhandlet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3.

De forhold, der begrænser parternes handlefrihed, jf. afsnit 3.6., er efter AF opfattelse uundgåelige konsekvenser af, at en række betydelige ulemper for markedet forhindres i at opstå.

En væsentlig del af det samlede skadesbeløb i skadesopgørelsen afhænger af arbejdstidsopgørelsen, arbejdstidsbetalingen og bruttoprisen på reservedele. Ifølge AF vil ordningen ikke tjene sit formål, hvis ikke det vejledende system førte til en vis normering.

### **§ 8, stk. 1, nr. 4**

Efter AF's opfattelse giver Autotaks-systemet giver ikke virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenesteydelser, som omhandlet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4.

AF henviser til, at der hersker virksom konkurrence på det berørte marked. Autotaks-systemet påvirker blot enkelte konkurrenceparametre ud af en lang række inden for hver af de deltagende brancher.

Desuden fremhæver AF, at ordningen alene er vejledende, og at fravigelser kan gennemføres i vidt omfang, f.eks. ved at forsikringsselskaberne træffer individuelle aftaler for storkunder eller visse bilmærker, eller ved at taksator foretager fravigelser ved skadesopgørelsen.

## **3.11. Øvrige aftaleparters bemærkninger**

DAF har tilsluttet sig AF's oplæg til anmeldelsen af Autotaks-systemet til Konkurrencerådet. DAF har dog ønsket præciseret, at systemet indebærer en begrænsning i værkstedernes prisfastsættelse, idet det ikke er muligt for et værksted at ændre skadetimeprisen ved at ændre værkstedets skilte kundetimepris.

De Danske Bilimportører og CAD har tilsluttet sig AF's oplæg uden bemærkninger.

Herudover har CAD anført, at en opgivelse af det frie værkstedsvalg vil medføre en forskydning af markedet i de frie værksteders disfavør, idet forsikringsselskaberne vil vælge at indgå aftaler med et mindre antal værksteder. Endvidere har CAD anført, at såfremt forsikringsselskaberne skal anvise

værksted, vil det i mange tilfælde være lettere at opnå kundens accept af at flytte fra et ikke-mærkeværksted til et mærkeværksted end omvendt.

SKAD er derimod fremkommet med visse kritiske bemærkninger til Autotaks-systemet, som det fungerer i dag.

For det første ønsker SKAD, at Autotaks stilles til rådighed for alle interesserede brugerværksteder. Ifølge SKAD er det i Danmark kun enkelte udvalgte værksteder, der har kunnet få systemet stillet til rådighed på lige fod med taksatorerne.

Desuden ønsker SKAD indsigt i, hvordan man når frem til de tider, der indgår i beregningssystemet. Endvidere ønsker SKAD, at der fastsættes kriterier for beregningen af nye værksteders reduktionsfaktor og dermed skadetimepris, og kriterier for, hvordan disse ændres, hvis forholdene væsentligt forandres.

## 4. Vurdering

De deltagende brancheforeningers medlemsvirksomheder driver erhvervsvirksomhed, og aftalekomplekset om Autotaks-systemets anvendelse i Danmark er dermed omfattet af konkurrenceloven, jf. § 2, stk. 1.

Aftalekomplekset er indgået mellem en organisation af "købere", AF, og organisationer af "sælgere", DAF, CAD, SKAD. Aftalekomplekset påvirker såvel forholdene mellem de to omsætningsled som forholdene inden for hver af de to omsætningsled, og for så vidt angår lakering tillige et tredje omsætningsled.

I og med at aftalerne er indgået mellem de respektive brancheforeninger, er der samtidig implicit truffet en vedtagelse om anvendelse af Autotaks i de enkelte brancheforeninger.

Der er således tale om et aftalekompleks af både vertikal og horisontal karakter, og aftalekomplekset er omfattet af aftalebegrebet i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

Dernæst kan det konstateres, at aftalekomplekset som udgangspunkt er omfattet af forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, idet aftalekomplekset direkte eller indirekte har til formål og især til følge, at konkurrencen begrænses. Der antages at foreligge en konkurrencebegrænsning, hvis blot en af parterne i en aftale får sin handlefrihed begrænset, eller hvis en tredjeparts handlefrihed til at træffe selvstændige beslutninger indskrænkes.

Desuden kan det konstateres, at aftalekomplekset ikke er omfattet af bagatelreglerne i konkurrencelovens § 7, stk. 1, idet aftalepartene har en samlet andel af det relevante marked, reparation af skader på person- og varebiler udført for forsikringsselskaber, på henved 100%, og en samlet omsætning, der overstiger 1 mia. kr.

De ovennævnte forhold er ikke bestridt af aftaleparterne i forbindelse med anmeldelsen af Autotaks-systemet.

Der skal herefter alene tages stilling til spørgsmålet om, hvorvidt de fire betingelser i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1-4, for at meddele fritagelse fra forbudet i § 6, stk. 1, må anses for opfyldt.

#### **4.1. Erklæring om ikke-indgreb**

##### **Ad § 8, stk. 1, nr. 1**

Dele af Autotaks-systemet kan formentlig siges at bidrage til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser, jf. § 8, stk. 1, nr. 1.

I første række drejer det sig om de elementer i Autotaks-systemet, der sætter taksator i stand til hurtigt at foretage en skadesopgørelse. I forbindelse med skadesopgørelsen fastsættes, hvilket arbejde der skal udføres, og hvilke materialer m.v. der skal anvendes for at bringe den skadede bil op på det niveau, forsikringstageren efter forsikringsaftalen har krav på.

Disse oplysninger anvendes samtidig i forbindelse med taksators arbejdsbeskrivelse til værkstedet, og systemet bidrager dermed til en korrekt udførelse af reparationsarbejdet på værkstedet.

Da Autotaks-systemet bygger på de af bilproducenterne fastsatte fremgangsmåder for stort set alle tænkelige skader, sikrer systemet samtidig den korrekte genopbygning, der er en betingelse for bilproducenten forsatte garanti.

Derimod er det vanskeligt at se, hvordan kundens frie værkstedsvalg, som anført af AF skulle medvirke til at styrke effektiviteten i produktionen m.v., dvs. medvirker til, at forsikringskader udbedres til de samfundsmæssigt laveste omkostninger.

Det frie værkstedsvalg, der i forbindelse med forsikringskader indebærer, at den der vælger, ikke er den der betaler, synes tværtimod at bevirke, at det direkte konkurrencemæssige pres på værkstedernes priser udebliver, hvilket alt andet lige vil føre til en formindsket effektivitet og dermed højere samfundsmæssige omkostninger.

I denne sammenhæng skal det bemærkes, at det frie værkstedsvalg formelt set ikke indgår som en del af aftalekomplekset om Autotaks. Det frie værkstedsvalg angives af parterne som værende en forudsætning for systemets nuværende udformning.

Samtidig fører Autotaks-systemets prisbestemmelser, jf. nedenfor i en vis udstrækning til en uniformering af de enkelte værksteders priser, hvilket modvirker en konkurrencebaseret strukturtilpasning blandt autoværkstederne og dermed den samfundsmæssige effektivitet.

Med hensyn til det af AF anførte vedrørende afgiftsfri genopbygning skal det blot bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at Autotaks-systemet kan være et nyttigt hjælpemiddel til sikring af disse reglers overholdelse. Det er imidlertid et hensyn, der er irrelevant for spørgsmålet om, hvorvidt der er grundlag for at meddele fritagelse efter konkurrenceloven.

##### **AD § 8, stk. 1, nr. 2**

Det kan formentlig ikke udelukkes, at de elementer i Autotaks-systemet, der kan siges at bidrage til at styrke effektiviteten, jf. ovenfor, kommer forbrugerne til gode i form af lavere

forsikringspræmier, og at forbrugerne dermed sikres en rimelig andel af fordelene ved Autotaks-systemet, jf. § 8, stk. 1, nr. 2.

Derimod må det anses for mere tvivlsomt, om det frie værkstedsvalg alt i alt kan siges at komme forbrugerne til gode som anført af AF. Det opleves utvivlsomt som en fordel for forsikringstageren selv at kunne bestemme værkstedet. Men da det frie værkstedsvalg samtidig må antages at mindske effektiviteten og føre til et højere omkostningsniveau i værkstedssektoren, jf. ovenfor, er det vanskeligt at sige, om det frie værkstedsvalg samlet set er til fordel for forbrugerne.

### **AD § 8, stk. 1, nr. 3**

Ifølge AF selv indebærer Autotaks-systemet, begrænsninger med hensyn til arbejdstidsbetaling, en normering af arbejdstidsopgørelsen og af bruttopriser på reservedele. Spørgsmålet er, om disse begrænsninger går udover, jf. § 8, stk. 1, nr. 3, hvad der er nødvendigt for at fremme effektiviteten og samtidig sikre forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved.

Autotaks-systemet indebærer i første række begrænsninger for værkstederne, idet systemet begrænser værkstedernes muligheder for selv at bestemme deres priser for så vidt angår forsikringsskader. Ændringer i de af værkstederne fastsatte kundetimepriser neutraliseres automatisk ved en ændring af værkstedets reduktionsfaktor, således at den skadetimepris, som anvendes mellem værksted og alle forsikringsselskaber, forbliver uændret. Dette indebærer en fastlåsnings af de indbyrdes prisforhold mellem værkstederne i relation til afregning af skadesarbejde med forsikringsselskaberne.

Disse begrænsninger kan næppe anses for nødvendig for at sikre de effektivitetsfremmende elementer i ordningen med hensyn til hurtig og sikker skadesopgørelse, korrekt udførelse af reparationsarbejdet og korrekt genopbygning af bilen efter producentens retningslinier.

Det kan diskuteres, hvorvidt Autotaks-systemets oplysninger om vejledende bruttopriser på reservedele pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at opnå den effektivitetsfremmende virkning af systemet. I den forbindelse må det tages i betragtning, at Autotaks-systemet ikke i sig selv fastsætter disse bruttopriser. De fastsættes af de pågældende producenter og importører. På grund af det meget store antal forskellige reservedele er oplysninger om de vejledende bruttopriser af betydning for autoværkstedernes kalkulationer i Autotaks.

Autotaks-systemet begrænser ikke forsikringsselskabernes frihed til selv at fastsætte præmiestørrelse og forsikringsbetingelser i øvrigt.

Autotaks-systemets normering af værkstedernes timepriser opfylder således ikke betingelserne for fritagelse i § 8, stk. 1, nr. 3.

### **AD § 8, stk. 1, nr. 4**

Spørgsmålet er endelig, om Autotaks-systemet giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer og tjenesteydelser, jf. § 8, stk. 1, nr. 4.

I den forbindelse synes det klart, at Autotaks-systemet sammenholdt med det frie værkstedsvalg begrænser konkurrencen mellem værkstederne, idet systemet fratager værkstederne ethvert incitament til at anvende prisen som konkurrenceparameter over for forsikringsselskaberne. Det effektive værksted opnår ikke en større markedsandel ved at nedsætte sine priser, og tilsvarende

mister det ineffektive værksted ikke kunder, selvom dets omkostninger er for høje. Ordningen omfatter som nævnt hele området for udbedring af forsikringskader på person- og varebiler.

Endvidere synes Autotaks-systemet sammenholdt med forsikringsselskabernes fælles forudsætning om kundens frie værkstedsvalg i en vis grad at fratage forsikringsselskaberne incitamentet til at udbyde differentierede forsikringsprodukter på området. F.eks. således at en forsikring med frit værkstedsvalg har en højere præmie end en forsikring, hvor forsikringsselskabet forbeholder sig at vælge værkstedet.

## **4.2. Specielt om AT-lak**

Hvad specielt anvendelsen af AT-lak angår, gør de ovennævnte forhold sig ligeledes gældende. AT-lak normerer tidsforbrug, timebetaling, materialeforbrug og materialebetaling.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at AT-lak opererer med en fast værkstedstimepris gældende for hele landet. Dette indebærer i særlig grad en risiko for at konkurrencen bliver udelukket på en væsentlig del af autolakeringsmarkedet, jf. § 8, stk. 1, nr. 4.

Hertil kommer, at aftalen om indførelse af AT-lak-systemet, der er indgået mellem AF og DAF, formelt set alene regulerer forholdet mellem forsikringsselskab og autoværksted, men reelt også indebærer en begrænsning for tredjepart, de selvstændige lakeringsværksteder.

Den altovervejende del af lakeringsarbejdet udføres af et lakeringsværksted i underentreprise for et autoværksted. Normeringen af timeprisen i AT-lak kommer derved i betydelig udstrækning til at virke som en kollektivt fastsat købspris over for lakeringsværkstederne, der ingen indflydelse har på udformningen af systemet.

## **4.3. Konklusion**

Aftalekomplekset om Autotaks-systemet er omfattet af forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

Betingelserne i konkurrencelovens § 8, stk. 1-4, for at meddele fritagelse til aftalekomplekset om Autotaks-systemets anvendelse i Danmark fra forbudet kan ikke anses for opfyldt.

Autotaks-systemet pålægger i dets nuværende udformning virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at styrke effektiviteten mv. på området, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3, og systemet giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af det pågældende område, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4.

Uagtet, at Autotaks-systemet indeholder en række effektivitetsfremmende elementer med hensyn til hurtig og sikker skadesopgørelse, korrekt udførelse af reparationsarbejde og korrekt genopbygning, er systemet således i sin nuværende udformning forbudt efter konkurrencelovens § 6, stk. 1. Der er dermed grundlag for at udstede påbud om ophævelse af aftalekomplekset i medfør af § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, nr. 1.

Aftalekomplekset om Autotaks-systemet bestod ved konkurrencelovens ikrafttræden den 1. januar 1998, og aftalekomplekset er anmeldt inden den 1. juli 1998 med henblik på fritagelse efter



konkurrencelovens § 8, stk. 1. Autotaks-systemet kan derfor opretholdes indtil 3 måneder efter, at Konkurrencerådet har meddelt afslag, jf. konkurrencelovens § 27, stk. 4. Konkurrencerådet kan forlænge fristen på 3 måneder.

Fristen for efterlevelse af et påbud om omhævelse af Autotaks-systemet i dets nuværende udformning findes på den baggrund passende at kunne sættes til den 1. april 1999.