

Autolakerernes kalkulationssystem

Rådsmødet den 16. december 1998

J.nr. 2:8032-32/jec

1. Resumé

Foreningen af Auto- og Industrilakerere (FAI) har den 22. april 1998 anmeldt et kalkulationssystem for autolakeringsarbejde, FAI euro LAK. FAI anmoder om en erklæring om ikke-indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9, subsidiært om fritagelse i medfør af § 8, stk. 1.

FAI's anmeldelse skal ses i sammenhæng med det såkaldte Autotaks-system, der anvendes af forsikringsselskaberne og autoværkstederne i

forbindelse med opgørelsen af forsikringsskader på biler, jf. det samtidig udsendte notat: "Aftaler om anvendelse af Autotaks".

FAI euro LAK indeholder en vejledende normering af FAI-værkstedernes tidsforbrug, materialeforbrug og materialeindkøbspriser. Derimod indeholder FAI euro LAK ingen normering af værkstedernes timepriser og materialeavancer.

Normeringen af tids- og materialeforbrug samt indkøbspriser vil kunne medføre en vis ensartet adfærd med hensyn til værkstedernes kalkulation af omkostningsposter, der ikke afspejler værkstedernes individuelle forhold.

Kalkulationssystemet bevirker ikke i sig selv, at mulige effektivitetsgevinster kommer til udtryk i den samlede kalkulerede pris, og systemet tilskynder ikke direkte det effektive værksted med effektiv tids- og materialeudnyttelse til at anvende disse faktorer som konkurrenceparametre.

FAI euro LAK må på den baggrund som udgangspunkt anses for konkurrencebegrænsende og dermed omfattet af forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1. Erklæring om ikke-indgreb efter § 9 kan derfor ikke meddeles.

FAI euro LAK bevirker en rationalisering af opgørelse og kalkulation af lakeringsarbejdet i det enkelte værksted. Systemet vil endvidere kunne anvendes af de enkelte værksteder som referenceramme til bedømmelse af værkstedets effektivitet med hensyn til tids- og materialeforbrug og i en vis udstrækning også til bedømmelse af egne materialeindkøbspriser. Systemet kan herved bidrage til at styrke effektiviteten som nævnt i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1.

De effektivitetsfremmende elementer i FAI euro LAK må antages at kunne komme forbrugerne til gode i form af øget produktivitet og lavere priser, jf. § 8, stk. 1, nr. 2.

De vejledende normeringer af tids- og materialeforbrug i systemet synes ikke at indebære begrænsninger, der går ud over, hvad der må anses for nødvendigt for at fremme effektiviteten og

sikre forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, jf. § 8, stk. 1, nr. 3. Derimod synes systemets prisnormering ikke at være nødvendig for at fremme og sikre disse hensyn.

Endelig kan FAI euro LAK ikke antages at give virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af autolakeringsarbejdet, jf. § 8, stk. 1, nr. 4.

2. Afgørelse

Det meddeles Foreningen af Auto- og Industrilakerere, at vedtagelsen om at indføre kalkulationssystemet FAI euro LAK til brug for udførelse af lakeringsarbejde på biler er omfattet af forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1, og at en erklæring om ikke-indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9 derfor ikke kan gives.

Der er herved lagt vægt på, at FAI euro LAK indeholder en vejledende normering af lakeringsværkstedernes tids- og materialeforbrug samt materialeindkøbspriser, der vil kunne medføre en ensartet adfærd med hensyn til værkstedernes kalkulation af omkostningsposter, der ikke afspejler værkstedernes individuelle forhold.

Det meddeles endvidere Foreningen af Auto- og Industrilakerere, at FAI euro LAK i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1, fratages fra forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

Der er herved lagt vægt på, at FAI euro LAK bevirker en rationalisering af opgørelse og kalkulation af lakeringsarbejdet i det enkelte værksted og kan virke som referenceramme til bedømmelse af det enkelte værksteds effektivitet. FAI euro LAK kan herved bidrage til at styrke effektiviteten som nævnt i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1.

De effektivitetsfremmende virkninger af FAI euro LAK må endvidere antages at kunne komme forbrugerne til gode i form af øget produktivitet og lavere priser, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2.

Der er desuden lagt vægt på, at FAI euro LAK ikke indeholder unødvendige begrænsninger eller giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrence for en væsentlig del af autolakeringsmarkedet, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3 og nr. 4.

Fritagelsen gives for perioden indtil 1. maj 2001, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 3. For person- og varebiler har fritagelsen virkning fra 22. april 1998 og for storvogne fra 21. september 1998, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 3.

3. Sagsfremstilling

3.1. Sagens anledning

Foreningen af Auto- og Industrielakerere (FAI) har ved skrivelse af 22. april 1998 anmeldt et nyt edb-baseret kalkulationssystem for autolakeringsarbejde, FAI euro LAK. FAI anmoder om en erklæring om ikke-indgreb i medfør af konkurrencelovens § 9, subsidiært om fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1, såfremt erklæring om ikke-indgreb ikke kan meddeles. På anmeldelsestidspunktet omfattede ordningen person- og varebiler. Ved skrivelse af 21. september 1998 har FAI meddelt, at ordningen nu tillige omfatter storvogne (lastbiler, busser m.v.).

Den foreliggende sag skal ses i sammenhæng med den samtidigt forelagte sag vedrørende aftalekomplekset om anvendelsen af det såkaldte Autotaks-system, som benyttes af forsikringsselskaberne og de almindelige autoværksteder til opgørelse og taksering af forsikringsskader på biler. Autotaks-systemet indeholder et lakeringsmodul (AT-lak), der i dag har afgørende indflydelse på autolakerernes erhvervsvilkår.

3.2. Foreningen af Industri- og Autolakerere

FAI har 425 medlemsvirksomheder, der udfører autolakering. FAI's medlemmers samlede årsomsætning er godt 1. mia. kr., og FAI skønner, at foreningens medlemmer udfører godt 90% af autolakeringsarbejdet i Danmark. Heraf udgør ca. 80% arbejde i forbindelse med forsikringsskader på biler. FAI er tilknyttet Håndværksrådet.

3.3. Det relevante marked

Det relevante marked i sagen kan fastlægges som udførelse af lakeringsarbejde på biler i Danmark. Det samlede marked udgør skønsmæssigt godt 900 mio. kr., hvoraf ca. 750 mio. kr. er udbedring af forsikringsskader.

Forsikringsskader på biler bliver udbedret på forsikringsselskabets regning med et autoværksted som hovedentreprenør. Visse arbejder som lakering bliver typisk udført i underentreprise hos specielle lakeringsværksteder.

På grund af det høje pris- og afgiftsniveau er op imod 90% af bilparken fuldt kaskoforsikret, og hovedparten af skadede biler bliver repareret under en forsikring. De fleste skader bliver udbedret på et værksted under Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF), medens en mindre del bliver udført på såkaldte frie værksteder tilknyttet Centralforeningen af Autoreparatører I Danmark (CAD) eller Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD).

Lakeringsarbejdet i forbindelse med forsikringsskader bliver i det langt overvejende antal tilfælde udført i underentreprise af et FAI-lakeringsværksted med et DAF-værksted som hovedentreprenør. En mindre del af lakeringsarbejdet (7-8%) bliver udført på et DAF-værksted med eget lakeringsværksted. Herudover findes et mindre antal uorganiserede lakeringsværksteder.

3.4. Baggrunden for indførelsen af FAI euro LAK

FAI's beslutning om at indføre FAI euro LAK skal ses på baggrund af en nu ophørt aftale mellem FAI og Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd (AF) om regulering af prisen for lakeringsarbejde i forbindelse med forsikringsskader.

Ophævelsen af den tidligere aftale er sket, efter at AF og DAF uden FAI's medvirken har indgået aftale om at anvende det såkaldte AT-lak-system. Dette har ført til en længerevarende konflikt mellem FAI-værkstederne og især DAF-værkstederne om afregningen for lakeringsarbejdet, jf. omtalen heraf i afsnit 3.4.3. og 3.4.4. samt det særskilte notat om Autotaks-systemet.

3.4.1. FAI-prislisten

Indtil 1997 blev prisen på lakeringsarbejdet i forbindelse med forsikringskader reguleret efter en kalkulationsordning, der var aftalt mellem FAI og 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".

3.4.2. Autotaks-systemet

I 1990 indgik AF aftale med DAF om indførelsen af det såkaldte Autotaks-system til opgørelse af forsikringskader på biler. Aftalen blev i 1991 tiltrådt af CAD og SKAD.

Autotaks-systemet er baseret på det internationale skadesopgørelsessystem Audatex, der anvendes i en lang række lande. AF har licens på Audatex i Danmark. Audatex indeholder oplysninger om de enkelte bilmærker baseret på producentens oplysninger om arbejdstider, reparationsmetoder, reservedele og reservedelspriser m.v. I den danske version, Autotaks, indgår forskellige omregnings- og reduktionsfaktorer og værkstedernes timepriser. Autotaks har siden 1990 omfattet alt forsikringskadesarbejde på biler undtagen lakeringsarbejdet.

3.4.3. AT-lak-systemet

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.

3.4.4. Tidligere klagesager

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 utilbøjelig 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 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 forsikringsskadesarbejde, 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, jf. nedenfor.

3.5. FAI euro LAK

FAI har i december 1997 erhvervet rettighederne til det schweiziske system Eurotax Schwacke - AZT (Eurotax). Eurotax Schwacke har udviklet Eurotax-systemet i samarbejde med forskningsinstituttet, Allienz-Zentrum für Technik (AZT), der har tilvejebragt og vedligeholder de data, der indgår i Eurotax-systemet, herunder FAI's version, kaldet "FAI euro LAK".

Eurotax er en selvstændig virksomhed, der producerer det lakafregningsmodul, der indgår i Audatex-systemet, men Audatex har ikke eneret herpå. FAI har derfor kunnet erhverve rettighederne til Eurotax-lakmodul et uden om Audatex og AF.

FAI euro LAK, der anvendes af autolakererne, og AT-lak, der anvendes i forholdet mellem forsikringselskaberne og de almindelige autoværksteder, er derfor som udgangspunkt ét og samme system. Der er dog en række væsentlige forskelle i den praktiske udformning og anvendelse af de to systemer, jf. nedenfor.

3.5.1. Udformningen af FAI euro LAK

FAI euro LAK indeholder oplysninger om stort set alle gængse bilmærker- og modeller med angivelse af arbejdsbeskrivelser og behandlingsmønstre for lakeringsarbejde for de forskellige arbejdsenheder, skærme, døre, paneler mv.

Beregnings af arbejdstidsbetaling

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

Derimod indeholder FAI euro LAK ikke nogen normering af værkstedstimerpriser el.lign. Det er op til det enkelte lakeringsværksted at kalkulere sin egen timepris. En væsentlig del af værkstederne anvender i den forbindelse et særligt timepriskalkulationsprogram, som FAI mod betaling stiller til rådighed for medlemmerne.

Beregnings af materialebetaling

Endvidere indeholder FAI euro LAK 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.

Desuden indeholder FAI euro LAK en angivelse af materialepriser. Det drejer sig priserne på de forskellige typer lak, der anvendes, samt priser på en række hjælpematerialer. Priserne er fastsat som et vægtet gennemsnit af de fire største leverandørers salgspriser.

FAI euro LAK systemet foretager på basis af disse priser og materialeforbruget automatisk en beregning af den samlede materialebetaling, idet der samtidig anvendes et variabelt "materialeindeks" til beregning af værkstedets materialeavance.

Fra FAI's side leveres systemet med et materialeindeks på 100, svarende til værkstedernes gennemsnitlige indkøbspris, dvs. en avance på 0%. Det er herefter op til det enkelte værksted at fastsætte sin egen gennemsnitlige materialeavance. Det sker i praksis ved at ændre materialeindekset. Sættes indekset til f.eks. 120, kalkulerer systemet med en gennemsnitlig materialeavance på 20%.

Miljøtillæg

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 sit eget procentvise miljøtillæg.

Normerede/ikke-normerede elementer i den samlede pris

Kalkulationen udført efter FAI euro LAK indeholder således arbejdstidsbetaling (den samlede arbejdstid i timer ganget med værkstedets individuelle timepris), materialebetaling (materialeforbrug gange materialepris gange individuelt materialeindeks), samt miljøtillæg.

FAI euro LAK indeholder dermed en vejledende normering af følgende elementer i kalkulationen: Tidsforbrug, materialeforbrug og materialeindkøbspris.

Følgende elementer i FAI euro LAK er ikke normeret, men skal fastsættes individuelt og indlægges i systemet af den enkelte bruger af systemet: Timepris, materialeavance (materialeindeks) og miljøtillæg.

Generelt gælder det imidlertid, at den enkelte bruger af FAI euro LAK systemet efter eget ønske og behov kan ændre på samtlige parametre, der indgår i systemet.

3.5.2. 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 timepriser.

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

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.

3.6. Mulige konkurrencebegrænsende elementer i FAI euro LAK

FAI anfører, at formålet med anmeldelsen er at sikre, at foreningen og dens medlemmer ikke handler i strid med konkurrenceloven.

I den forbindelse anfører FAI, at man er opmærksom på, at der kunne ligge et konkurrenceretligt problem i det forhold, at FAI euro LAK indeholder forskellige normeringer i forbindelse med tidsforbrug og materialer, og at alle FAI's medlemmer har til hensigt at benytte systemet.

3.7. FAI's argumentation

FAI har som nævnt principalt anmodet om erklæring om ikke-angreb i medfør af konkurrencelovens § 9 og subsidiært anmodet om fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1.

3.7.1. Erklærings om ikke-indgreb

FAI anfører i den forbindelse, at foreningsvedtagelsen om at indføre af FAI euro LAK kalkulationssystemet hverken direkte eller indirekte har til formål eller følge at begrænse konkurrencen.

Det står de enkelte FAI-medlemmer frit for, om de vil benytte kalkulationsprogrammet, og i givet fald hvordan. Endvidere indlægger den enkelte virksomhed sin egen individuelle timepris i systemet. Dermed er det hverken tilsigtet eller har til følge, at kalkulationssystemet begrænser konkurrencen.

De standarder og normeringer vedrørende tids- og materialeforbrug, der indgår i programmet, er opgjort af et neutralt forskningsinstitut, AZT, og anvendes i de fleste europæiske lande til opgørelse af lakeringsarbejde. Der er derfor ikke risiko for usaglige normer.

3.7.2. Meddelelse af fritagelse

Subsidiært har FAI anmodet om fritagelse efter konkurrencelovens § 8, stk. 1.

§ 8, stk. 1, nr. 1

Som argument for, at FAI euro LAK bidrager til at styrke effektiviteten som angivet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1, har FAI anført, at den virksomhed, der er mest effektiv og teknisk velfunderet gennem kalkulationssystemet vil kunne dokumentere en større produktivitet og de mest konkurrencedygtige priser. Dette fremmer det økonomiske incitament til løbende at opdatere virksomhedens produktionsapparat.

Med afskaffelsen af den tidligere FAI-prisliste og indførelsen af FAI euro LAK er værkstederne blevet tvunget til at kalkulere deres egne timepriser. Gennem timeprisberegningen kan værkstedet se, hvor meget virksomheden skal tjene pr. produktiv time for at få dækket sine driftsomkostninger.

FAI euro LAK systemet sætter det enkelte værksted i stand til at sammenholde sit faktiske tidsforbrug med det normerede forbrug. I det omfang det effektive værksted herved kan registrere et forholdsmæssigt lavere tidsforbrug end det normerede, kan værkstedet sætte sin timepris tilsvarende

lavere og stadig få dækket sine driftsomkostninger. Tilsvarende vil systemet tilskynde det mindre effektive værksted til en effektivisering af driften gennem mere rationelle arbejdsgange, bedre udstyr m.v.

Et fælles kalkulations- og normeringssystem sikrer ifølge FAI, at den enkelte virksomhed på en rationel, effektiv og billig måde kan opgøre og fakturere den konkrete skade. Et system, hvor hver enkelt virksomhed selv skulle normere arbejdstid og materialeforbrug, ville i høj grad fordyre og sinke arbejdet, idet hver enkelt virksomhed til hver arbejdsopgave skulle foretage opmålinger, tidsstudier og materialeafvejninger.

§ 8, stk. 1, nr. 2

Som argument for at forbrugerne sikres en rimelig andel af fordelene ved FAI euro LAK, som angivet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2, anfører FAI, at systemet indebærer en synliggørelse af produktivitetsniveau og effektivitet.

Dette vil sammen med de individuelt fastsatte priser øge konkurrencen mellem virksomhederne, hvilket vil igen komme forbrugeren til gode.

§ 8, stk. 1, nr. 3

FAI anfører generelt, at FAI euro LAK ikke pålægger virksomhederne begrænsninger for at opnå de beskrevne fordele, som omhandlet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3.

Det står værkstederne frit for, om de vil benytte FAI euro LAK, og hvordan de vil benytte systemet.

§ 8, stk. 1, nr. 4

Efter FAI's opfattelse giver indførelsen af FAI euro LAK systemet ikke virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser, som omhandlet i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4.

Tværtimod fremmer FAI euro LAK systemet efter FAI's opfattelse konkurrencen i forhold til den mangeårige praksis i branchen med fastlåste, identiske priser i alle virksomheder.

Andet

FAI anfører afslutningsvis, at foreningen blot er én af aktørerne inden for autobranschen. De øvrige er DAF, CAD og SKAD. Hertil kommer, at købersiden, dvs. forsikringsselskaberne, for så vidt angår forsikringsskader optræder samlet i kraft af samarbejdet inden for rammerne af AF.

Det er FAI's opfattelse, at forsikringsselskabernes ønske om selv at taksere og kalkulere prisen for reparation af forsikringsskader sammenholdt med de udførende virksomheders ønske om en rimelig pris og muligheden for selv at kunne kalkulere og fastsætte deres priser, kun kan forenes og tilgodeses, hvis alle parter indgår en rammeaftale el.lign. om den fælles brug af et kalkulationssystem, som kan accepteres af Konkurrencerådet.

4. Vurdering

FAI's medlemmer, lakeringsværkstederne, driver erhvervsvirksomhed. FAI's beslutning om indførelsen af FAI euro LAK er dermed omfattet af konkurrenceloven, jf. § 2, stk. 1.

Der er tale om en brancheforeningsvedtagelse, der har karakter af en horisontal aftale. Beslutningen om indførelse af FAI euro LAK er dermed omfattet af aftalebegrebet i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

FAI's medlemmer har en samlet omsætning på godt 1 mia. kr. og en markedsandel på godt 90\% af det relevante marked, lakeringsarbejde på biler i Danmark. Beslutningen om indførelse af FAI euro LAK er dermed ikke undtaget fra forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, som følge af bagatelreglerne i lovens § 7, stk.1.

4.1. Erklæring om ikke-indgreb

Spørgsmålet er herefter, om der foreligger en konkurrencebegrænsende aftale, som nævnt i konkurrencelovens § 6, stk. 1, eller om der kan meddeles en ikke-indgrebs-erklæring efter konkurrencelovens § 9.

Det synes klart, at FAI's beslutning om indførelse af FAI euro LAK ikke har til formål at begrænse konkurrencen mellem lakeringsværkstederne. Spørgsmålet er imidlertid, om indførelsen af FAI euro LAK desuagtet på visse punkter har konkurrencebegrænsende virkninger til følge.

Med FAI euro LAK kalkulationssystemet sker en normering af lakeringsværkstedernes tidsforbrug, af værkstedernes materialeforbrug og af værkstedernes materialeindkøbspriser. Dette vil kunne medføre en vis ensartet adfærd med hensyn til værkstedernes kalkulation af omkostningsposter, der ikke afspejler værkstedernes individuelle forhold.

Endvidere bevirker kalkulationssystemet ikke i sig selv, at mulige effektivitetsgevinster kommer til udtryk i den samlede kalkulerede pris, og systemet tilskynder ikke i sig selv det effektive værksted med effektiv tids- og materialeudnyttelse eller lave materialeindkøbspriser til at anvende disse faktorer som konkurrenceparametre.

Uagtet at FAI euro LAK alene er vejledende, og uagtet at systemet ikke normerer værkstedernes timepriser eller deres gennemsnitlige materialeavancer, må systemet derfor som udgangspunkt alligevel anses for omfattet af forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

4.2. Meddelelse af fritagelse

Der skal herefter tages stilling til, 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.

AD § 8, stk. 1, nr. 1

FAI euro LAK kan formentlig som anført af FAI bidrage til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser, jf. § 8, stk. 1, nr. 1. Ifølge lovbemærkningerne skal foruden den samfundsøkonomiske effektivitet tillige tages hensyn til den driftsøkonomiske effektivitet.

Systemet medvirker utvivlsomt til, at den enkelte virksomhed på en rationel, effektiv og billig måde kan opgøre og fakturere den konkrete skade.

Samtidig giver FAI euro LAK lakeringsværkstederne en referenceramme for bedømmelsen af deres effektivitet, idet det enkelte værksted kan sammenholde sit tids- og materialeforbrug med det niveau, der er angivet i systemet. Systemet kan på den måde fungere som målestok for de enkelte værksteders effektivitet.

På samme måde kan de gennemsnitlige materialepriser (leverandørernes salgspriser) give lakeringsværkstederne en referenceramme for bedømmelsen af deres egne faktiske indkøbspriser.

Det kan således næppe afvises, at systemet gennem sin funktion som målestok for værkstedernes effektivitet kan bidrage til en mere rationel drift af værkstederne med større produktivitet og mulighed for lavere priser hos de effektive værksteder til følge.

I den forbindelse skal det tillige tages i betragtning, at de enkelte lakeringsværksteder ikke tidligere har kalkuleret deres egne priser. Som omtalt i afsnit 3.4.1. var der tidligere gennem en aftale mellem FAI og AF fastsat en fast timepris gældende for hele landet.

Endvidere kan den omstændighed, at autolakerernes FAI euro LAK system har samme referenceramme som det af AF og DAF anvendte AT-lak-system bidrage til en sikker og korrekt genopbygning m.v. af de skadede biler.

AD § 8, stk. 1, nr. 2

Det kan formentlig ikke udelukkes, at de elementer i FAI euro LAK, der styrker effektiviteten, jf. ovenfor, kan komme forbrugerne tilgode i form af lavere priser gennem øget produktivitet og effektivitet, jf. § 8, stk. 1, nr. 2.

"Forbrugerne" omfatter i denne sammenhæng tillige forsikringsselskaberne og DAF-værkstederne som "brugere" af FAI-værkstederne.

Hvorvidt de mulige effektivitetsfremmende elementer i FAI euro LAK kan siges at komme disse brugere til gode, vil i væsentlig grad afhænge af den fremtidige udformning af AT-lak-systemet, der er aftalt mellem AF og DAF, jf. det samtidigt udsendte notat om Autotaks-systemet.

AD § 8, stk. 1, nr. 3

AI euro LAK indebærer som nævnt en vejledende normering af tidsforbrug, af materialeforbrug og i en vis grad også af materialepriserne. Spørgsmålet er, om disse normeringer eller begrænsninger går ud over, hvad der er nødvendigt for at fremme effektiviteten og samtidig sikre forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, jf. § 8, stk. 1, nr. 3.

Den effektivitetsfremmende virkning af FAI euro LAK er som nævnt, at systemet dels rationaliserer opgørelse og kalkulation af det enkelte lakeringsarbejde, dels virker som referenceramme for de enkelte værksteders bedømmelse af egen effektivitet med hensyn til tids- og materialeforbrug. Normeringen af tids- og materialeforbruget i FAI euro LAK kan dermed ikke siges at gå udover det nødvendige.

Spørgsmålet er herefter, om den normering af materialeprisen, der finder sted, også er nødvendig.

FAI euro LAK indeholder som omtalt i afsnit 3.5.1. et vægtet gennemsnit af de fire største leverandørers salgspriser på de forskellige typer lak og hjælpematerialer. Den samlede materialebetaling, incl. værkstedets materialeavance, beregnes ved hjælp af det såkaldte materialeindeks, hvis værdi fastsættes individuelt af det enkelte værksted.

De gennemsnitlige materialepriser kan give værkstederne en målestok for bedømmelsen af deres egne faktiske indkøbspriser.

Den begrænsning, prisnormeringen kan siges at være udtryk for, er indirekte og ikke særlig omfattende. Systemet regulerer således ikke den endelige materialebetaling, idet materialeavancen fastsættes individuelt af det enkelte værksted. Endvidere er der intet til hinder for, at det enkelte værksted indlægger sine egne indkøbspriser i systemet og anvender disse i sin kalkulation.

På den baggrund synes FAI euro LAK systemets prisnormering ikke at pålægge virksomhederne unødvendige begrænsninger, jf. § 8, stk. 1, nr. 3.

AD § 8, stk. 1, nr. 4

Spørgsmålet er endelig, om FAI euro LAK giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser, jf. § 8, stk. 1, nr. 4.

Uagtet at FAI euro LAK systemet som udgangspunkt må anses for konkurrencebegrænsende, kan indførelsen af systemet næppe antages at føre til, at konkurrencen mellem lakeringsværkstederne i det væsentlige ophæves.