

Konkurrencestyrelsen
Nyropsgade 30
1780 København V

Islands Brygge 26
Postbox 1990
2300 København S
tlf. 33 93 20 00
fax 33 32 01 74
hvr@hvr.dk
hvr.dk

28. april 2009

Høringssvar vedr. Konkurrenceredegørelsens kapitel 4

Håndværksrådet takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar på kapitel 4 af årets Konkurrenceredegørelse, som omhandler bilreparationer og -service.

Det er blandt kapitlets hovedkonklusioner, at de uafhængige værksteder i visse tilfælde er meget afhængige af gode personlige relationer til konkurrerende autoriserede mærkeværksteder for at få adgang til teknisk bistand til at slukke indikatorlamper mv. efter fuldført reparation. Det er naturligvis et alvorligt brud på den frie konkurrence og stærkt utilfredsstillende, at det i en række tilfælde er det autoriserede værksted, som afgør, om de uafhængige værksteder kan levere en ydelse, som kan konkurrere med den ydelse, som mærkeværkstederne kan levere.

Konkurrencestyrelsen konkluderer i redegørelsen, at det er nødvendigt for en lige konkurrence mellem mærkeværkstederne og de uafhængige værksteder, at de uafhængige værksteder har adgang til de tekniske oplysninger, og at de har adgang til de rette komponenter og reservedele for at kunne reparere bilerne. Håndværksrådet er meget enig i denne konklusion. Årsagen, til at der i dag er forholdsvis god adgang til de tekniske informationer og de nødvendige reservedele, er Europa-Kommissionens gruppefritagelse for motorkøretøjer, som lægger præcise retningslinjer for, hvad bilfabrikanterne skal stille til rådighed for de uafhængige værksteder. Uden gruppefritagelsen ville det være lettere for bilfabrikanterne at lægge hindringer i vejen for de mindre værksteder ved blandt andet at nægte dem adgang til de tekniske informationer eller adgang til de rette komponenter og reservedele. Selv hvis hindringerne ikke er lovlige, ville det være langt sværere, meget omkostningsfyldt og tage adskillige år for autoværkstederne at bevise dette gennem retssystemet. På den måde fungerer gruppefritagelsen som en slags forhåndsgodkendelse, så bilfabrikanterne kan vide sig sikre på at overholde reglerne, hvis de holder sig inden for rammerne af gruppefritagelsen. På længere sigt er der hjælp at finde i Euro 5 og Euro 6 forordningerne, men disse gælder kun for nye biler, som typegodkendes efter den 1. september 2009. Da danske biler gennemsnitligt bliver skrottet efter 17 år, betyder det i praksis, at de to forordninger først har fuld effekt i 2026. Det understreger behovet for at have andre effektive midler til rådighed til at sikre konkurrencen på reparationsmarkedet i den mellemliggende periode.

Gruppefritagelsen udløber den 30. maj 2010 og den eventuelle forlængelse er i øjeblikket under behandling i Europa-Kommissionen. Hvis resultatet ikke bliver en forlængelse af den nuværende sektorspecifikke gruppefritagelse, men i stedet en serie vejledninger i forhold til den generelle gruppefritagelse, vil det efter Håndværksrådets opfattelse markant svække konkurrencen på det danske marked for bilreparationer og -service, som i dag er præget af vennetjenester og gode relationer for blot at kunne fungere acceptabelt. I de tilfælde, hvor sådanne relationer ikke er til stede, vil mange uafhængige værksteder være nødt til at opgive at reparere visse bilmærker, da de ikke kan få adgang til den nødvendige software til at afslutte reparationerne. Det er ikke en situation, som Håndværksrådet ønsker, og næppe heller en situation, som vil gavne konkurrencen på det danske marked for bilreparationer og -service.

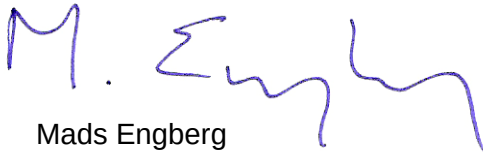
Konkurrencestyrelsen foreslår, at de tekniske oplysninger skal følge med, når man køber bilen i form af en CD eller DVD. Det er et forslag, som vi kan bakke op om fra Håndværksrådets side, da det efter vores mening vil være et vigtigt skridt til at sikre, at autoværkstedet altid har adgang til bilens tekniske oplysninger. På samme CD eller DVD bør man desuden lægge samtlige informationer om de komponenter og dele, der sidder på bilen, så værkstedet uden videre kan bestille den rigtige del til reparationen i stedet for som nu at være overladt til en grad af skøn og kvalificeret gætteri. Det vil desuden nedsætte CO₂-forbruget, da der vil blive kørt færre forgæves ture med reservedele, som efterfølgende viser sig ikke at passe.

Forslaget om, at forhandlerne særskilt oplyser prisen for ekstra lange garantiperioder og serviceaftaler, er også et forslag, vi bakker op om. Det vil dels gøre priserne mere gennemsigtige og sammenlignelige mellem biler, men også gøre det til et reelt tilvalg for bilkøbere som mener, at de har brug for det.

Håndværksrådet har med interesse læst afsnit 4.2 om prisniveauet og sammenligningerne mellem dels mærkeværkstederne i forskellige lande og dels sammenligningerne mellem mærkeværksteder og uafhængige værksteder i storbyer og provinsen i Danmark. Undersøgelsen viser ikke overraskende, at prisniveauet er en del lavere hos de uafhængige værksteder end på mærkeværkstederne, men også at prisniveauet er højere på mærkeværkstederne i Danmark end i vores nabolande. En interessant sammenligning ville derfor være mellem de uafhængige værksteder i Danmark og de tilsvarende værksteder i de pågældende nabolande. Det er Håndværksrådets formodning, at en sådan sammenligning ville vise et langt mindre prisspænd end mellem mærkeværkstederne og dermed delvist punktere myten om, at autoreparationer er langt dyrere i Danmark end i vores nabolande. Eksempelvis viser figur 4.8 en forskel i timepriserne mellem kundetimepriserne på næsten 40 % mellem mærkeværkstederne og de uafhængige værksteder.

Når forbrugertilfredsheden samtidig er betydeligt højere blandt kunderne på de uafhængige værksteder end på mærkeværkstederne, rejser det 2 spørgsmål. For det første hvorfor der ikke er en endnu større andel af forbrugerne, som bruger de uafhængige værksteder, og for det andet om ikke det burde overvejes at lave en selvstændig ForbrugerForholdsIndikator for de uafhængige værksteder, da disse trækkes ned i FFI-sammenligningen af mærkeværkstedernes relativt lave forbrugertilfredshed.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Engberg'. The signature is stylized with a large 'M' and a long, flowing 'Engberg'.

Mads Engberg