

Fimmtudagurinn 11. desember 1997 kl. 12:30

102. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 47/1997

**Erindi er varðar verðlagningu bifreiðaumboða  
á notuðum bifreiðum**

**I.**

**Málavextir**

**1.**

Erindi, dags. 31. júlí 1997, barst frá Hákonni Stefánssyni á Dalvík. Í erindinu er því beint til Samkeppnisstofnunar að hún taki til athugunar útgáfu bifreiðaumboðanna á viðmiðunarverðlistum fyrir notaðar bifreiðar.

Fram kemur í erindinu að það hafi tíðkast í nokkurn tíma að bifreiðaumboðin gefi út lista yfir verð á notuðum bifreiðum þeirra tegunda sem þau eru með umboð fyrir. Þessir listar séu síðan notaðir af öðrum bifreiðaumboðum og bílasölum við ákvörðun á verði notaðra bifreiða. Kvartandi telur að með þessum hætti geti bifreiðaumboðin stjórnað verði á notuðum bifreiðum.

Einnig er í erindinu bent á þann möguleika að bifreiðaumboð, sem býður nýjar bifreiðar á hagstæðara verði en gengur og gerist með sambærilegar bifreiðar, lækki verð eldri bifreiða sömu tegundar á verðlista sínum og þvingi þannig þá sem hyggjast skipta um bifreið til viðskipta við umboðið.

Kvartandi telur varhugavert að gefa út viðmiðunarverðlista því að hætta sé á að viðmiðunarverðið verði notað sem eiginlegt verð tiltekinn tegunda bifreiða. Hann bendir á að verð á notaðri bifreið geti aldrei verið fyrirfram ákveðið. Einnig telur kvartandi „...varhugavert að bifreiðaumboð geti stuðst við fyrirfram ákveðin afföll á eldri bifreiðum, þannig að eigandi notaðrar bifreiðar

*getur búist við því að bifreið hans sé tekin upp í nýja bifreið með sömu afföllum hjá öllum bifreiðarumboðum.“*

Einnig er á það bent í erindinu að samkvæmt álitum umboðsmanns neytenda í Danmörku sé bannað að auglýsa tilboð eða verðlækkun á notuðum bifreiðum þar í landi.

Kvartandi telur að útgáfa viðmiðunarverðlista umboðanna sé brot á 10., 11., 17. og 20. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 þar sem um sé að ræða samstilltar aðgerðir umboðanna sem séu til þess fallnar að hafa áhrif á verð á notuðum bifreiðum og slíkir listar séu aðeins umboðunum til hagsbóta en ekki viðskiptavinum þeirra. Listar sem þessir valdi því að umboð geti séð á hvaða verði samkeppnisaðili taki bifreið upp í nýja eða notaða bifreið.

Kvartandi bendir einnig á að nokkrar bifreiðasölur auglýstu sameiginlega um opnunartíma sinn síðast liðið sumar og telur hann það vera brot á 17. og 20. grein samkeppnislaga.

## 2.

Í erindi, dags. 15. september 1997, fer Verðlagseftirlit Neytendasamtakanna, Alþýðusambands Íslands og Bandalags starfsmanna ríkis og bæja fram á það að Samkeppnisstofnun athugi hvort bifreiðumboðin hafi með sér verðsamráð, þegar notaðar bifreiðar eru teknar upp í nýjar og brjóti þannig samkeppnislög. Tilfni kvörtunarinnar er að sameiginlegu verðlagseftirliti ofangreindra aðila hafa borist ábendingar um að umboðin gefi upp sömu verð þegar leitað er eftir tilboðum til þeirra. Og einnig að tilboð þeirra allra hafi lækkað um sömu upphæð á nokkrum vikum.

## II.

### Málsmeðferð

#### 1.

Samkeppnisstofnun skrifaði tólf bifreiðumboðum bréf, dags. 7. október sl., og bað um ákveðnar upplýsingar vegna verðlista þeirra, sem í erindinu eru sagðir vera í gildi hjá bifreiðumboðum og bifreiðasölum fyrir notaðar bifreiðar.

## 2.

Í bréfum þeirra ellefu sem svöruðu erindi stofnunarinnar kemur fram að þau gefa hvert um sig út verðlista fyrir notaðar bifreiðar þeirra tegunda sem þau hafa umboð fyrir. Fram kemur í svörum umboðanna að ekki sé um að ræða samráð milli umboða um útgáfu verðlista og einnig að mikil samkeppni ríki á markaðnum.

Almennt segir í svarbréfum bifreiðaumboðanna að verðlistar þeirra séu til viðmiðunar fyrir starfsfólk þeirra sjálfra. Segja þau að samræmd svörun starfsmanna hvers umboðs fyrir sig tryggi hagsmuni viðskiptavina. Umboðin haldi þannig þekkingu í fyrirtækjunum og bæti þjónustu þeirra auk þess sem þetta skapi hagræðingu fyrir fyrirtækin.

Viðmiðunarverðlistarnir eru flestir eins að uppbyggingu þ.e. söluverð, uppítökuverð, tegund, útfærsla, vél, fjöldi dyra, gírar, árgerð, kílómetrar og fleira. Atriði sem lögð eru til grundvallar við verðlagningu bifreiðanna í viðmiðunarlistunum eru einnig svipuð þ.e. verð á sambærilegum nýjum bifreiðum, afskriftir af bifreiðum milli ára, akstur bifreiða, aukabúnaður og raunsölutölur. Meðal þeirra atriða sem nefnd eru og hafa áhrif til endanlegs verðs bifreiðanna eru ástand bifreiða og framboð og eftirspurn á markaðnum.

Í svörum bifreiðaumboðanna segir enn fremur að viðmiðunarverðlistarnir séu ætlaðir hverju umboði fyrir sig en allir sem vilji geti fengið listana frá umboðunum. Í því sambandi nefna umboðin að meðal þeirra sem fá lista þeirra séu önnur bifreiðaumboð, bílasölur, tryggingafélög og fjármögnunarfyrirtæki. Fram kemur að listar sem þessir hafi verið gefnir út í allt að tíu ár hjá einhverjum umboðum. Umboðin gefi listana út allt frá einu sinni til fjórum sinnum á ári. Einhver umboð íhuga að gefa þá út oftar.

Útgáfu viðmiðunarverðlista segja umboð tíðkast erlendis og þar séu til dæmis sérstök verðlistafyrirtæki sem annist þessa útgáfu. Fram kemur að hér á landi hafi á sínum tíma verið reynt í samstarfi við Bílgreinasambandið að gefa út meðalverðlista unna upp úr afsali bifreiða en þar sem það reyndist dýrt hafi þeirri tilraun verið hætt. Einhverjir hafi nýlega haft hug á að gefa út svona lista

en þar sem kostnaður sé mikill en tekjumöguleikar litlir hafi ekkert gerst í þeim efnum.

Fram kemur í svörum einstakra umboða að þau telji sig vera að verja hag viðskiptavina sinna með útgáfu á viðmiðunarverðlista. Harka sé mikil á markaðnum og ótækt að umboð sem enga sérþekkingu hafi á tegundum og eiginleikum annarra bifreiða en þeirra sem það flytur inn, sé að gefa út viðmiðunarverðlista fyrir bifreiðar sem aðrir hafi umboð fyrir. Fram kemur einnig að einstök atriði s.s. afföll bifreiða milli ára vega misþungt hjá umboðunum þó svo að formið á viðmiðunarverðlistunum sé svipað.

### 3.

Samkeppnisstofnun kannaði svörun hjá tíu bílasölum vegna sölu á bifreið af ákveðinni tegund og gerð. Ekki var um neina samræmda svörun að ræða hjá bílasölunum og reyndist t.d. verðið sem ætla mætti að fengist fyrir bifreiðina mishátt. Hjá bílasölunum komu meðal annars fram athugasemdir við þá verklagsreglu bifreiðumboðanna að taka bifreiðar upp í aðrar á lægra verði en þær seljast á.

### 4.

Starfsmenn Samkeppnisstofnunar áttu fund með framkvæmdastjóra Bílgreinasambandsins vegna ofangreindra verðlista. Hann kvað sambandið ekki á nokkurn hátt koma að útgáfu viðmiðunarverðlista umboðanna en minntist á aðild sambandsins að útgáfu á meðalverðlistum fyrir notaðar bifreiðar sem reynd var á sínum tíma.

Framkvæmdastjórinn benti stofnuninni á bréf, sem hann síðar sendi afrit af, dags. 14. ágúst 1995, frá umboðsmanni neytenda í Danmörku til Danmarks Automobilforhandler Forening um auglýsingar. Í þessu bréfi kemur meðal annars fram sú skoðun umboðsmanns neytenda að notkun orða og hugtaka í auglýsingum svo sem útsala, verðlækkun, og fyrra verð, vegna sölu notaðra bifreiða sé andstætt dönskum lögum um viðskiptahætti. Í bréfinu kemur fram að verðmyndun á markaði fyrir notaðar bifreiðar sé háð mörgum atriðum sem í raun geri það sérstaklega erfitt fyrir neytendur að átta sig á hvort auglýst verð sé rétt eða eðlilegt.

### III. Lagaumhverfi

#### 1.

Árið 1994 voru sett lög um sölu notaðra ökutækja, lög nr. 69/1994. Í athugasemdum með frumvarpi því sem síðar varð að lögum um sölu notaðra ökutækja kemur meðal annars fram að: „Á undanförunum árum hefur athygli framkvæmdar- og löggjafarvalds hér á landi sem annars staðar beinst í auknum mæli að neytendavernd.“ Og síðar segir: „Nú hefur frumvarp um þetta mál verið samið í viðskiptaráðuneytinu þar sem brýnt þykir að leysa sem fyrst þau vandamál og erfiðleika sem tengst hafa bifreiðasölu gegnum árin. Mestu máli skiptir að gera auknar kröfur til þeirra sem vilja stunda slík viðskipti. Þeir verði því að sækja sérstakt námskeið og setja tryggingu fyrir hugsanlegum skaðabótakröfum viðskiptavina sinna. Jafnframt verði þeim settar ýmsar skyldur um upplýsingagjöf til viðskiptavina og frágang skjala.“

Í öðrum kafla laga nr. 69/1994 er fjallað um réttindi og skyldur bifreiðasala og þar segir meðal annars í 5. gr.:

„Bifreiðasali skal í hvívetna leysa störf sín af hendi svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða. Hann skal gæta þess að viðskiptamenn hans njóti jafnræðis um upplýsingar, verð og önnur viðskiptakjör, svo og þess að aðila séu eigi settir ólögmatir, ósanngjarnir eða óeðlilegir skilmálar í samningum. Bifreiðasali ber ábyrgð á verkum starfsmanna sinna við sölu ökutækja sem hefði hann sjálfur framkvæmt þau.“

#### 2.

Reglugerð nr. 407/1994 fjallar um námskeið og próf til að öðlast leyfi til sölu notaðra ökutækja. Í 8. gr. reglugerðarinnar er kveðið á um ákveðin atriði, í níu tölulíðum, sem einkum skal fjalla um á námskeiði til undirbúnings umrædds prófs. Þar í 8. tölulíð stendur: „Mat á ástandi og verðmæti ökutækja, ráðgjöf við kaupendur.“

### 3.

Markmið samkeppnislaga nr. 8/1993 er að efla virka samkeppni í viðskiptum og vinna að hagkvæmri nýtingu framleiðsluþátta þjóðfélagsins. Markmiði þessu skal náð með því að vinna gegn óhæfilegum hindrunum og takmörkunum á frelsi í atvinnurekstri, óréttmætum viðskiptaháttum, skaðlegri fákeppni og samkeppnishömlum og auðvelda aðgang nýrra keppinauta að markaðnum, sbr. 1. gr. laganna.

10. grein laganna er svohljóðandi: „*Samningar og samþykktir, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, og samstilltar aðgerðir milli fyrirtækja á sama sölustigi eru bannaðar þegar þær lúta að eða er ætlað að hafa áhrif á:*

- a. verð, afslætti eða álagningu,*
- b. skiptingu markaða eftir svæðum, eftir viðskiptavinum eða eftir sölu og magni,*
- c. gerð tilboða.*

*Samvinna á sama sölustigi um leiðsögn við útreikning á verði, afslætti og álagningu er bönnuð.“*

Í 11. gr. laganna segir meðal annars: „*Óheimilt er að ákveða eða semja um eða á annan hátt að hafa áhrif á verð, afslætti eða álagningu er gilda skal við endursölu vöru á næsta sölustigi. Bannið nær einnig til leiðsagnar um útreikning á verði, afslætti og álagningu.*

*Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. getur seljandi gefið upp leiðbeinandi endursöluverð enda láti hann koma skýrt fram í tilkynningum sínum að verðið sé leiðbeinandi.“*

Í 17. gr. samkeppnislaga segir meðal annars: „*Samkeppnissráð getur gripið til aðgerða gegn samningum, skilmálum, athöfnum og aðstæðum sem hafa skaðleg áhrif á samkeppni. Hin skaðlegu áhrif geta m.a. falist í:*

- a. að fyrirtæki nái, viðhaldi eða styrki markaðsráðandi stöðu sína á þeim markaði sem um ræðir,*
- b. óhagkvæmri nýtingu framleiðsluþátta, t.d. vegna þess að valkostum viðskiptavina fækkar, framleiðsla og sala verður dýrari og keppinautar útilokast frá markaðnum,*
- c. óhæfilegri notkun á kaupbæti.“*

20. grein laganna er svohljóðandi:

*„Óheimilt er að hafast nokkuð það að sem brýtur í bága við góða viðskiptahætti í atvinnustarfsemi eins og þeir eru tíðkaðir eða eitthvað það sem óhæfilegt er gagnvart hagsmunum neytenda.“*

#### **IV.**

#### **Niðurstöður.**

##### **1.**

Í máli því sem hér er til umfjöllunar telur kvartandi að útgáfa bifreiðumboðanna á viðmiðunarverðlistum sé brot á 10., 11., 17. og 20 gr. samkeppnislaga nr. 8/1993. Jafnframt því hefur Verðlagseftirlit ASÍ, BSRB og Neytendasamtakanna farið þess á leit að kannað verði hvort bifreiðumboð hafi brotið samkeppnislög með verðsamráði.

Athugun Samkeppnisstofnunar vegna erindis þessa hefur ekki leitt í ljós að um brot á 10. gr. samkeppnislaga sé að ræða. Bifreiðumboðin útbúa, hvert fyrir sig, verðlista yfir notaðar bifreiðar af þeim tegundum sem þau sjálf flytja inn. Hvert umboð útbýr viðmiðunarverðlista sem að sögn eru fyrst og fremst ætlaðir starfsmönnum umboðsins þannig að upplýsingagjöf þeirra til viðskiptavina umboðsins sé samræmd.

Ekki verður séð að uppbygging verðlista bifreiðumboðanna sé samræmd eða þær forsendur sem liggja til grundvallar þeim. Ljóst er að uppbygging verðlistanna er þó svipuð. Hins vegar koma fyrir veigamikil frávik eins og það hve afföll í verði á milli ára vega misþungt í verðinu. Á það verður einnig að benda að notaðar bifreiðar jafnvel af sömu tegund eru langt frá því að vera einsleit vara, þannig að verðsamræming á milli umboða væri erfið þó vilji væri til þess.

Umboðin leggja áherslu á að verðlistar þeirra fyrir notaðar bifreiðar séu viðmiðunarverðlistar og að endanlegt verð sé meðal annars háð atriðum sem

tengjast hverri bifreið fyrir sig, svo sem ástandi hennar og akstri, en jafnframt sé verðið háð framboði og eftirspurn á hverjum tíma.

Notkun umboða á verðlistum hvers annars eða notkun bílasala á viðmiðunarverðlistum bifreiðaumboða virðist ekki bera merki um samantekin ráð bifreiðaumboðanna. Hagkvæmni fyrir fyrirtækin, hagræði og öryggi neytenda virðist þar ráða mestu. Umboðin hafa yfir að ráða sérþekkingu á þeim bifreiðum sem þau flytja inn og þau umboð sem yngst eru á markaðnum telja að á meðan óháður aðili birtir ekki verðlista yfir notaðar bifreiðar þá fái þau ekki hjá því komist að tryggja hag sinna viðskiptavina með því að gefa út viðmiðunarverðlista yfir þær bifreiðar sem þau hafa umboð fyrir. Umboðin benda á að erlendis tíðkist útgáfa verðlista yfir notaðar bifreiðar en þar eru það meðal annarra sérstök fyrirtæki sem gefa slíka lista út.

## 2.

Hér á landi hafa nýlega verið sett lög um sölu notaðra ökutækja. Í athugasemdum með lagafrumvarpinu segir að ýmis sérlög hafi verið sett með neytendavernd í huga. Þar segir meðal annars: „*Leitast hefur verið við að setja almennan lagaramma um ýmis viðskipti þar sem viðskiptavenjur hafa ekki myndast sem tryggja nægilegt jafnræði í aðstöðu kaupanda og seljanda við viðskiptin.*“

Vert er að hafa það í huga sem fram kom í athugasemdum með fyrrnefndu frumvarpi að bifreiðar séu tæknilega flókin fyrirbæri „...er því erfitt að meta gæði slíkra farartækja án sérfræðiþekkingar, sérstaklega eftir að þau hafa verið í notkun í lengri tíma. Kaup á notaðri bifreið eru því áhættuviðskipti fyrir stóran hóp neytenda.“

Í lögum er meðal annars kveðið á um að þeir sem fá leyfi til sölu notaðra ökutækja skuli sækja námskeið og taka próf. Af fjölmörgum atriðum sem á námskeiðinu eru kennd eru til dæmis mat á ástandi og verðmæti ökutækja og ráðgjöf við kaupendur. Löggjafinn er þarna að leitast við að tryggja það að þeir sem þessi viðskipti stunda séu þess umkomnir að meta verðmæti bifreiðanna.



Könnun Samkeppnisstofnunar á upplýsingagjöf bílasala leiddi ekki í ljós beina notkun á leiðbeinandi verðlistum bifreiðaumboðanna og bendir ekki til þess að notkunin sé samræmd. Verð það sem gefið var upp hjá bílasölunum á sömu bifreiðinni var misjafnt en nálgun þeirra að verðlagningu svipuð, það er að hverja bifreið yrði að verðleggja fyrir sig og að endanlegt verð væri háð meðal annars ástandi bifreiðar og framboði og eftirspurn. Með vísan til þessa meðal annars er ekki ástæða til að ætla að verð það sem fram kemur á verðlistum bifreiðaumboðanna sé túlkað sem fast verð. Verður því ekki séð að um brot á 11. gr. samkeppnislaga sé að ræða.

### 3.

Í erindi í máli þessu er vikið að 17. gr. samkeppnislaga án frekari rökstuðnings. Í þeirri lagagrein er m.a. fjallað um skaðlegar samkeppnishindranir sem leitt geti til þess að fyrirtæki nái eða styrki markaðsráðandi stöðu sína, valkostum viðskipavina fækki og keppinautar útilokist frá markaðnum.

Ekki hafa komið fram vísbendingar í máli þessu sem benda til þess að grípa þurfi til aðgerða á grundvelli þessarar lagagreinar.

### 4.

Eins og fram kemur í athugasemdum með lagafrumvarpi um sölu notaðra ökutækja er flókið að meta notað farartæki án þess að hafa til þess sérfræðipækkingu. Þess vegna eru kaup á notuðum bifreiðum álitin vera áhættuviðskipti. Bifreiðaumboðin hafa borið því við að þau líti til öryggis viðskiptavina sinna þegar þau gefa út verðlista. Í samtölum starfsmanna Samkeppnisstofnunar við fyrrverandi bílasala og framkvæmdastjóra Bílgreinasambandsins hefur komið fram að fyrir nokkrum árum hafi brunnið við í viðskiptum með notaðar bifreiðar að seljendur eða eftir atvikum kaupendur hafi verið blekkir og hlunnfarnir. Töldu þeir meiri festu vera á markaðnum nú og bæði seljendur og kaupendur ættu auðveldara að meta það verð sem í boði væri á notuðum bifreiðum.

Kvartandi í máli þessu vísar til 20. gr. samkeppnislaga þar sem segir að óheimilt sé að hafast nokkuð það að sem brjóti í bága við góða viðskiptahætti eða sé óhæfilegt gagnvart hagsmunum neytenda. Samkeppnisráð telur að ekki

hafi komið fram atriði sem bendi til þess að farið sé gegn 20. gr. samkeppnislaga við útgáfu verðlista á notuðum bifreiðum. Þvert á móti megi færa rök fyrir því að neytendum geti verið vernd í verðlistunum enda séu þeir notaðir sem leiðbeinandi verðlistar.

## 5.

Samkeppnisráð beinir þeim tilmælum til bifreiðaumboða sem gefa út og dreifa verðlistum til annarra en eigin starfsmanna að þau láti koma skýrt fram að um leiðbeinandi verðlista sé að ræða. Að öðru leyti telur samkeppnisráð ekki þörf á íhlutun vegna umræddra verðlista.

## V.

### Ákvörðunarorð:

**„Ekki er tilefni til afskipta samkeppnisráðs í máli þessu.“**