Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 Kbh K

Taastrup, den 24. februar 2021

Fremsendt pr. e-mail: jm@jm.dk cc act@jm.dk

J. nr. 2021-709-0270; Høring over delbetænkning I (1576/2021) om gennemførelse af varedirektivet og direktivet om digitalt indhold.

Dansk Bilbrancheråd har med stor interesse gennemlæst delbetænkning 1 om gennemførelse af varedirektivet og direktivet om digitalt indhold, herunder udvalgets overvejelser og det heraf affødte udkast til ændringer i købeloven.

Dansk Bilbrancheråd skal dog på det kraftigste kritisere, at rådet ikke er anført som høringsberettiget. Da Dansk Bilbrancheråd er den absolut største brancheorganisation for bilvirksomheder i Danmark og herved repræsenterer mere end 1.000 bilsælgende virksomheder, ønsker rådet at indgive et selvstændigt høringssvar med fokus på de særlige udfordringer, der gør sig gældende indenfor især salg af brugte biler.

Dansk Bilbrancheråd skal på baggrund heraf fremsætte følgende indstilling med tilhørende bemærkninger til en række elementer. Indstillingen skal ses i lyset af, at en bil – ny eller brugt – er det absolut dyreste løsørekøb, som den gennemsnitlige forbruger foretager. Denne erkendelse skaber helt særegne problemstillinger i forhold til køb, herunder især til køb af brugte biler.

1. DANSK BILBRANCHERÅDS INDSTILLING

Dansk Bilbrancheråd skal indstille til, at følgende elementer af lovforslaget ændres/ikke gennemføres:

- Der er en specifik hjemmel i præambel 50 til, at medlemsstaterne kan vælge ikke at give forbrugeren adgang til at hæve handlen, såfremt sælger afviser en afhjælpning eller ikke foretager denne inden rimelig tid, gratis eller uden ulempe. Alternativet hertil er iht. præamblen et forholdsmæssigt afslag. Rådet indstiller til, **at forbrugeren i tilfældet af, at der ikke er tale om en væsentlig mangel, kun kan kræve et forholdsmæssigt afslag**, jf. nedenfor pkt. 3.1**.**
- Det foreslås i § 75d, at sælger ved salg af varer med digitale elementer – hvorunder biler falder – forpligtes til at give besked om og levere opdateringer til køber i periode på mindst 2 år efter købet eller den periode, som køber med rimelighed kan forvente. Denne forpligtelse vil i praksis være umulig at gennemføre for sælgeren af den brugte bil, og derfor foreslår rådet, **at brugte biler undtages herfor, alternativt, at køber kan rette denne forpligtelse mod producenten**, jf. nedenfor pkt. 3.2**.**
- Nugældende § 58, der foreslås videreført i sin nuværende form, indeholder en modifikation til købers forpligtelse til at tilbagelevere det solgte i tilfælde af fx

hændelig undergang. I mange tilfælde har køberen dog i sådanne tilfælde fået udbetalt en forsikringssum fra sit kaskoforsikringsselskab, hvorfor rådet foreslår, **at forbrugeren forpligtes til, ved ophævelse med afsæt i § 58, at tilbagelevere det, der er trådt i stedet for det købte**, jf. nedenfor pkt. 3.3**.**

- De nugældende regler om, at sælger kan kræve et undersøgelsesgebyr, såfremt en undersøgelse af det købte viser sig ikke at være behæftet med en køberetlig relevant mangel, foreslås fastholdt. Imidlertid finder rådet det ikke rimeligt, at sælgers krav fortsat skal udspringe af en aftale med forbrugeren, der ofte nægter med den følge, at sælger anses for at have nægtet at foretage afhjælpning, hvorved køber iht. første pind (ovf) kan hæve handlen for en bagatel. Rådet foreslår på det grundlag, at **køber forpligtes til at betale et rimeligt undersøgelsesgebyr samt eventuelle uberettigede afholdte omkostninger til fx transport, såfremt det solgte ikke viser sig at lide af en køberetlig relevant mangel**, jf. nedenfor pkt. 3.4.
- Som følge af, at især en brugt bil kan få flere uafhængige køberetligt relevante mangler, kan udbedring heraf ende med at blive en bekostelig affære for sælger. Derfor foreslår Dansk Bilbrancheråd, **at der foretages en tilføjelse til den foreslåede § 78a, stk. 2, således at uforholdsmæssigheden *også* vurderes i lyset af eventuelle tidligere udbedrede forhold, således at der foretages en samlet vurdering, således at sælger tillægges en ret til at hæve handlen, hvis udgifterne til udbedring samlet set har været uforholdsmæssig**, jf. pkt. nedenfor 3.5.
- For den samlede forståelses skyld – herunder når Markedsføringslovens regler om handelsgarantier og erklæringer i den sammenhæng sanktionsbelægges – skal rådet opfordre til, **at der foretages en henvisning til Markedsføringsloven i Købelovens § 86a *eller* at artikel 17 implementeres fuldt ud i § 86a**, jf. nedenfor pkt. 3.6

De oplistede forslag vil blive nærmere behandlet nedenfor i punkt 3 efter et kort afsnit vedrørende overordnede betragtninger omkring netop bilsalg og dets betydning i samfundet.

2. OVERORDNEDE BETRAGTNINGER

Dansk Bilbrancheråd skal bifalde, at udvalget i det væsentligste har tilstræbt en gennemførelse, der ikke indebærer overimplementering, ligesom rådet skal bifalde, at udvalget i udkastet til ændringerne i købeloven har haft fokus på sproglig forenkling.

Dansk Bilbrancheråd skal dog stille sig stærkt uforstående overfor, at det alene er Nævnenes Hus, der har bidraget til Udvalgets arbejde. Rådet er utilfreds med, at Ankenævn for biler, der som det eneste, offentligt godkendte nævn, behandler sager om biler og en række andre motorkøretøjer, ikke er blevet inddraget til belysning af eksempelvis hvor ofte sælger rent faktisk er i stand til at afkræfte formodningsreglen indenfor netop køb og salg af især brugte biler (jf. delbetænkningens tabel 5 på side 267).

En bil er det største og dyreste individuelle løsørekøb den almindelige forbruger foretager, og markedet for brugtbiler i Danmark er enormt. Derfor er der også for biler – og måske især brugte biler – et helt særegent marked, hvor selv en billig bil kan være dyr for nogen, og hvor det er vanskeligt for ikke at sige umuligt eksempelvis at afkræfte formodningsreglen for en sælger. Det medfører en række helt specielle konsekvenser for netop brugtbilmarkedet, som ikke synes behandlet af udvalget i betænkningen.

Dansk Bilbrancheråd skal på det grundlag opfordre Justitsministeriet og udvalget til at søge oplysninger om statistik hos Ankenævn for biler, idet det er rådets opfattelse, at sælger kun

i ganske få tilfælde er i stand til at løfte sin bevisbyrde i formodningsreglen, idet stort set enhver defekt, som en bil lider, pr. definition har været under udvikling helt tilbage fra bilens produktion. Det er med andre ord et produkt, der er – anvendt iht. dets formål – slides; og også slides unormalt i forhold til vaskemaskiner og mobiltelefoner. Af denne årsag er der også faste serviceintervaller og andre vedligeholdelsesforpligtelser for bilejerne i hele bilens levetid, såfremt bilen skal kunne præstere optimalt.

Dansk Bilbrancheråd har noteret sig, at det har været en væsentlig del af udvalgets kommissorium at indtænke de miljømæssige konsekvenser af de enkelte tiltag i form af overvejelser om den grønne omstilling. I den forbindelse er det af allerstørste væsentlighed at notere sig, at Danmark IKKE er et bilproducerende land, hvorfor enhver tanke om, at længere frister til forbrugerne vil nudge producenterne til at producere produkter, der holder længere, end i dag, er rent nonsens – i hvert fald på bilområdet. Når dertil kommer, at Danmark har Europas højeste bilafgifter, så er det også af yderste vigtighed at notere sig, at en bil er en stor investering for langt de fleste bilkøbere, der ikke på samme måde som en mobiltelefon, er underlagt mode-luner m.v.

For Dansk Bilbrancheråd er det derfor vigtigt at pointere, at det i forvejen er meget dyrt at være forbruger-bilejer i dag, og at rådet frygter, at en række af de tiltag, der foreslås (og især er plæderet for af udvalgets konsekvente mindretal), enten vil hæve bilpriserne – især på de billigere biler – eller skabe en endnu større miljøbelastning, fordi ellers brugbare biler i prisklassen op til 30.-50.000 kroner, fremover vil blive sendt til ophug eller eksporteret til udlandet fremfor at leve tiden færdig i Danmark. Se nedenfor under punkt 4 for yderligere om konsekvenserne.

Ud af et samlet antal solgte personbiler på 198.132 enheder i 2020 – brugte såvel som nye – blev der indbragt 628 klager for Ankenævn for biler, hvoraf ca. 80 % handlede om køb. Dette tal fremhæves for at vise, hvor få tvister, der reelt set er omkring køb af brugte biler.

3. BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE PUNKTER I RÅDETS INDSTILLING

Dansk Bilbrancheråd har fremsat en række forslag til ændringer – både til det fremsatte forslag, men også til et par bestemmelser, der ikke foreslås ændret, men som i praksis giver en række udfordringer.

3.1. AFSKAFFELSE AF OPHÆVELSESADGANG FOR IKKE-VÆSENTLIGE MANGLER

(Forbruger)køber skal kunne hæve et køb, hvis det solgte lider af væsentlige mangler. Heraf følger, at hvis det solgte lider af uvæsentlige mangler, så må (forbruger)køber finde en anden, mere passende, mangelsbeføjelse.

I dag har køber ret til at ophæve et køb uanset manglens karakter, hvis sælger afviser afhjælpning eller ikke foretage den iht. betingelserne for en afhjælpning. Oprindeligt har bestemmelsen herom i § 78, stk. 4 været tænkt som en opdragende bestemmelse, men den fuldstændige ordlydsfortolkning fører til tider til resultater, der både er urimelige, upassende og skadelige for samfundsøkonomien.

Et helt konkret – og spritnyt – eksempel fra ankenævn for biler kan fremhæves, jf. straks nedenfor. Det skal bemærkes, at Ankenævn for biler generelt har anlagt en liberal tilgang til bestemmelsen for netop at undgå alt for store samfundsøkonomiske skadevirkninger ved selv små, bagatelagtige mangler, hvor andre beføjelser på alle måder kan tilgodese forbrugerhensynet og retsfølelsen.

En forbruger havde i maj 2019 købt en brugt Opel Insignia fra 2015 til 214.000 kr. Bilen havde på købstidspunktet kørt 135.000 km. Indenfor de første 6 måneder efter købet reklamerede køber over en række forhold, herunder bilens adaptive fartpilot, og sælger fik bilen ind til undersøgelse forud for afhjælpning. Sælger kunne ikke finde fejl ved fartpiloten og afviste reklamationen – parterne var enige om, at der var tale om en periodisk fejl, der kun opstod 1-2 gange på en strækning over 70 km. Forbrugeren indbragte sagen for Ankenævn for biler, hvor han nu klagede over en række andre forhold, herunder ved bilens bagklap, en lysende motorlampe m.v. En sagkyndig i ankenævnet vurderede, at en række af fejlene havde været til stede på købstidspunktet og sælger tilbød herefter straks afhjælpning, også for de forhold, der først var påpeget under sagen i ankenævnet. Den sagkyndige vurderede, at alle fejl kunne udbedres for ca. 17.000 kr. – dvs. ca. 8 % af købesummen.

Forbrugeren havde krævet, at handlen blev ophævet som følge af, at sælger ikke rettidigt havde foretaget vederlagsfri afhjælpning iht. § 78, stk. 4.

Ankenævnets flertal fandt, at forbrugeren – henset til, at udbedring kunne ske for et yderst behersket beløb – skulle have et afslag i købesummen på 17.000 kr. Mindretallet – bestående af forbrugerrepræsentationen – krævede handlen ophævet med specifik hjemmel i § 78, stk. 4. Afgørelsen er afsagt iht. flertallets votum.

Afgørelsen er blot én af mange, der viser, at selv bagatel-agtige mangler, der kan udbedres for forholdsvis få midler, reelt set – med forbrugerrepræsentationen som bannerfører – ophæves med betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser til følge. Man kunne fristes til at tro, at visse forbrugere anvendte netop denne beføjelse til at fortryde købet af en bil, hvor sælger – trods forsøg i øvrigt – ikke har formået at finde en konkret fejl. Det skal i den forbindelse erindres, at motorkøretøjer i stadigt stigende omfang bliver mere og mere højteknologiske selv for specialister, jf. nedenfor om et alternativ.

Dansk Bilbrancheråd har især noteret sig den adgang, der er for medlemsstaterne i præambel 50 til selv at vælge, hvilken beføjelse, køber tillægges i tilfælde af sælgers manglende afhjælpning. Rådet har yderligere noteret sig, at udvalget omkring netop dette spørgsmål var usædvanlig stort delt, og Dansk Bilbrancheråd skal med afsæt heri stille forslag om, at (forbruger)køber af i hvert fald motorkøretøjer fratages muligheden for ophævelse for uvæsentlige mangler og henvises til at kræve manglen udbedret andetsteds for sælgers regning eller et forholdsmæssigt afslag. Begge beføjelser vil på alle måder tilgodese forbrugerhensynet og samtidig understøttes af samfundsøkonomiske real-betragtninger og den grønne omstilling.

Alternativt – og idet en del af udfordringen kan ligge i, at sælger ikke formår fuldstændigt at udbedre en køberetlig relevant mangel, eksempelvis fordi der er tale om en periodisk fejl – kunne en udvidet afhjælpningsret gives på de teknisk (stigende) komplicerede motorkøretøjer.

Et andet aspekt af at (forbruger)køber gives ophævelsesadgang for selv helt uvæsentlige, bagatel-agtige, forhold er konkursrisikoen. Hvis køber kræver et køb ophævet i medfør af § 78, stk. 4 og sælger går konkurs, tilsiger det samlede samfundshensyn – men i særdeleshed også forbrugerhensynet – at køber alene ydes en økonomisk godtgørelse for den værdi, manglen har, fremfor at skulle nøjes med dividende fra konkursboet mod fuld tilbagelevering af bilen/motorkøretøjet. Forbrugerens krav på at få købesummen tilbage er i den sammenhæng et simpelt krav iht. konkursloven, hvorimod boet vil have krav på at få bilen tilbageleveret.

Dansk Bilbrancheråd er opmærksom på, at de fleste forbrugerkøbere i denne situation formentlig vælger at ændre den påberåbte mangelbeføjelse; hvilket dog i kraft af at meddelelsen om anvendelse af en bestemt beføjelse alt andet lige må anses som et påbud, der har virkning ved fremkomst, og således ikke åbenbart kan ændres egenhændigt – særligt ikke, hvis modtageren har indrettet sig efter påbuddet.

3.2. SPECIFIK UNDTAGELSE FOR SÆLGER-PLIGT TIL OPDATERINGER IFHT. BILER

Nyere biler – og andre motorkøretøjer, herunder motorcykler, campere, traktorer m.v. – leveres med digitale elementer. Det er noteret, at udvalget i delbetænkningen er opmærksom herpå.

Imidlertid – og blandt andet som følge af, at Danmark ikke er et bilproducerende land – er der en række udfordringer forbundet hermed.

Det stillede forslag til § 75d ses i overensstemmelse med varedirektivets art. 7, stk. 3, men Dansk Bilbrancheråd skal stille i forslag, at sælgers pligt til at sikre at køber får besked om opdateringer for motorkøretøjer, især brugte, kobles sammen med de service, som køber alt andet lige skal have foretaget på køretøjet som foreskrevet af køretøjsproducenten.

I praksis vil forpligtelsen – i sin rene form – kræve, at bilforhandlere, der sælger brugte biler – hvilket i praksis reelt set er alle bilforhandlere i Danmark – skal overvåge samtlige solgte biler i en periode på mindst 2 år efter salget på daglig basis for at kunne meddele køber, *om*, der er en opdatering, der har funktionsrelevans.

En sådan forpligtelse virker helt uoverskuelig, og vil kræve enorme både tidsmæssige og økonomiske ressourcer hos samtlige bilforhandlere i Danmark – et forhold, der uomtvisteligt vil højne brugtbilpriserne.

Derudover er der en helt lavpraktisk udfordring i at gøre bilforhandlerne i stand til at få adgang til samtlige opdateringer på de biler, de har solgt. Det er i praksis bilfabrikanten et sted ude i verden, der fabrikerer opdateringerne, og meddeler disse til importørerne i de enkelte lande (herunder EU's medlemsstater). Importørerne stiller opdateringerne til rådighed for deres autoriserede netværk af forhandlere, ligesom de iht. typegodkendelsesforordningerne (for biler fx 585/2018) har pligt til også at stille dem til rådighed for uafhængige reparatører og ditto aktører.

Medmindre bilforhandlerne samtidig har værksted, er det ikke givet, at bilforhandleren har adgang til opdateringerne, som praksis er i dag.

Derudover oplever især de uafhængige aktører, dvs. ikke-autoriserede bilvirksomheder, vanskeligheder ved at få adgang til opdateringer (herunder til rent faktisk at eksekvere dem på køretøjerne), og som en naturlig del heraf også vanskeligheder ved at se, om opdateringen er funktionsrelateret eller en decideret opgradering. Disse vanskeligheder skyldes, at der er en benhård konkurrence mellem de autoriserede bilvirksomheder og de ikke-autoriserede bilvirksomheder. Konkurrencen udspringer af, at de autoriserede bilvirksomheder netop "autoriseres" under producenterne, og at alle andre værksteder og bilforhandlere er helt afhængige af at have samme adgang til bilerne, herunder reservedele, data, reparationsvejledninger, opdateringer m.v. som producenter giver deres egent autoriserede netværk. Dette samspil er nøje reguleret af EU-retten, men trods denne regulering, forsøger de autoriserede bilvirksomheder dagligt at gøre det vanskeligt for de uautoriserede bilvirksomheder at få den adgang, de retligt har krav på. Konkurrencen har blandt andet givet sig udslag i, Dansk Bilbrancheråd har et korps af advokater, der dagligt arbejder for at sikre, at de rettigheder og forpligtelser, som EU-retten giver grundlag for.

Langt størstedelen af opdateringer på køretøjer foretages i dag ved motorkøretøjets indlevering til ordinært service, hvor et værksted – autoriseret eller uafhængigt – vil foretage en undersøgelse af, om der foreligger opdateringer i bilens eget system, og i givet fald lade disse installere, uanset hvilken opdatering, der er tale om.

I og med bilejeren har det løbende ansvar for at foretage korrekt vedligeholdelse af sin bil/sit motorkøretøj iht. den enkelte fabrikants forskrifter, er det Dansk Bilbrancheråds klare opfattelse, at sælger forpligtelse iht. den foreslåede § 75d, bør være sekundær i forhold til købers almindelige vedligeholdelsespligt.

Alternativerne er astronomiske administrative byrder for i princippet enhver sælger af en brugt bil, som ikke synes at stå mål med det forbrugerhensyn, der bærer forslaget.

Dansk Bilbrancheråd er opmærksom på, at varedirektivet er et totalharmoniseringsdirektiv, men det er rådets opfattelse, at der ikke er noget til hinder for, at "sælgers sikring" iht. art. 7, stk. 3 sker ved en henvisning til, at køber forpligter sig til at få foretaget service og vedligeholdelse iht. fabrikantens forskrifter, herunder få foretaget samtlige opdateringer, som et værksted anviser.

Det bemærkes, at den i art. 18 anviste regresret på ingen måde løser problematikken, ligesom den vil være ualmindelige vanskelig at gennemføre i praksis, og reelt set formentlig kun vil gavne de advokater, der skal føre sagerne herom ved de civile domstole.

3.3. KRAV OM ERSTATNING IHT. § 58

Som følge af biler – og andre motorkøretøjers – natur, hvor der foreligger et krav om lovpligtig ansvarsforsikring, og henset til motorkøretøjers betydning for den almindelige privatøkonomi, er langt de fleste motorkøretøjer kaskoforsikret.

Det ses, at en bil involveres i fx et færdselsuheld umiddelbart efter konstateringen af en eller flere køberetligt relevante mangler, hvorefter bilen går hændeligt til grunde forud for sælgers mulige afhjælpningsforsøg eller effektuering af en ophævelse.

I disse tilfælde vil (forbruger)køber med afsæt i Købelovens § 58 være berettiget til at kræve ophævelsen effektueret fra sælges side med tilbagebetaling af købesummen med ordinært fradrag af nytteværdien uden samtidig tilbagelevering af bilen, fordi den er gået hændeligt til grunde. Hvis (forbruger)køber imidlertid har fået erstatning udbetalt fra en forsikring, fx egen kasko-forsikring, så burde (forbruger)køber i disse tilfælde – direkte hjemlet i § 58 – være forpligtet til at tilbagelevere det, der træder i stedet for bilen, til sælger.

Alternativt står køber og er dobbeltkompenseret.

Dansk Bilbrancheråd skal bemærke, at rådet er opmærksom på, at ikke alle biler er kaskoforsikret, hvorfor det blot foreslås tilføjet som en mulighed i de tilfælde, hvor der faktisk er sket en sådan substitution.

3.4. UDFORDRINGER MED UNDERSØGELSESGEBYR

I delbetænkningens side 166 behandles undersøgelsesgebyrer, som sælger iht. nugældende ret er berettiget til at opkræve, *såfremt* sælgers undersøgelse i forbindelse med en forestående afhjælpning viser, at der IKKE er tale om en køberetlig mangel. Denne mulighed kræver dog, at forbrugerkøber forinden er gjort bekendt hermed. I praksis kræves der en egentlig aftale iht. Aftalelovens definition.

I praksis kan forbrugerkøber altså afskære sælger fra et undersøgelsesgebyr ved at afslå at indgå en – i øvrigt helt rimelig – aftale. Herefter vil sælger stå i den situation at han gratis skal udføre undersøgelsen af det solgte uanset om det viser sig, at køber fx selv har påført det solgte defekten. Hvis sælger fastholder, at han vil opkræve et gebyr, så svarer det til, at han afviser afhjælpning, hvorefter nugældende § 78, stk. 4 træder i kraft.

Der er ikke faste rammer for, hvad et undersøgelsesgebyr må være, men typisk vil det – for biler – ligge på ca. 500 kr.

Forbrugerkøberen har intet at tabe ved at afvise aftalen. Hvis sælger fortsat nægter at tage bilen ind til afhjælpning, kan forbrugerkøberen vælge at skride til ophævelse iht. § 78, stk. 4 eller at lade forholdet udbedre på tredjemands værksted for sælgers regning. Er defekten indtrådt indenfor de første 6 måneder efter købet – i formodningsperioden – så vil sælger ved reparation andetsteds i praksis være helt afskåret fra at afkræfte formodningen, idet reservedelene ofte bortskaffes ved reparationen. Og reservedelene er beviset!

Ud over problematikken om de rene undersøgelsesgebyr står der – ved biler og andre større motorkøretøjer, herunder campere, motorcykler m.v. – en selvstændig problemstilling i, at transporten af dem ofte er dyr. En bil, der er solgt i Nordjylland af en Falstring, vil skulle transporteres til Nordjylland, og forbrugerkøberen vil kunne kræve, at transporten sker uden udgift for ham.

Det vil altså sige, at ved en uberettiget reklamation – som sælger først kan vurdere ved indbringelsen til værkstedet i Nordjylland – har sælger potentielt allerede udlagt op mod 2.-3.000 kr. til transport af bilen OG undersøgelsestid (fikseret i et undersøgelsesgebyr), som forbrugerkøber altså kan have afvist at betale på forhånd.

En sådan skævhed er helt urimelig for en biler, der måske kun har kostet 20.000 kr.

På ovenstående grundlag foreslår Dansk Bilbrancheråd, at der hjemles sælger en adgang til at opkræve et undersøgelsesgebyr, hvis det er *varslet* på forhånd, herunder størrelsesmæssigt – fremfor som nu, hvor køber helt arbitrært er tillagt valget mellem at tiltræde en aftale eller lade være; sidstnævnte kan i praksis anvendes næsten provokerende chikanøst.

3.5. ETABLERING AF EN HÆVE-RET FOR SÆLGER

Dansk Bilbrancheråd oplever ikke sjældent, at en brugt bil får ikke bare én, men flere køberetligt relevante mangler indenfor formodningsperioden. I de tilfælde, hvor sælger tilbyder afhjælpning, vil den enkelte afhjælpning isoleret set ikke nødvendigvis være uforholdsmæssig byrdefuld rent økonomisk for sælger, men lægges udbedringsomkostningerne sammen for hele formodningsperioden, så er det ofte åbenbart, at udgifterne samlet set har været uforholdsmæssigt store.

Det skal bemærkes, at det især er de køberetligt relevante mangler, der udspringer af § 76, stk. 1, nr. 4, hvor det sjældent lader sig gøre at afkræfte formodningen for, at køber havde en højere forventning til den købte bil, end han burde.

Når formodningsperioden fordobles, vil udfordringen kun blive endnu større. Allerede i dag ses eksempler på biler, der har kostet 20.-30.000 kr. hvor der måske reklameres over 3-4 forskellige forhold i løbet af de første 6 måneder. Med en udbedringspris på fx 5.000 kr. pr. mangel, så har bilen altså kostet sælger mindst 20.000 kr. – og dermed er fortjenesten til at overse; mildest talt. Hver for sig er manglerne ikke uforholdsmæssigt byrdefulde, men sammenlagt er de.

Ovenstående er baggrunden for, at Dansk BILbrancheråd stiller forslag om, at sælger tildeles en hæveret for det tilfælde, at køber over tid kræver flere, uafhængige køberetligt relevante mangler udbedret, men hvor dette – på et tidspunkt – samlet set har givet sælger en så stor udbedringsudgift, at det er åbenbart urimeligt.

Ved at indlægge en sådan – subjektiv – vurdering, kan der tages udgangspunkt i, at der i dag kræves en udbedringsomkostninger på mindst 50 % af købesummen for biler op til 50.-60.000 kr. tenderende en lavere procent, ved de dyrere biler.

Hæveretten skal hjemles for at sikre, at den brugtbilforhandler, der har solgt en bil, der viser sig at være ringere, end forhandleren med rimelighed kunne forvente, ikke stavnsbindes til i hele reklamationsperioden – mindst formodningsperioden – at betale alle omkostninger til fejl og mangler, alene fordi det ikke lader sig gøre at afkræfte formodningen.

Dansk Bilbrancheråd har også haft i sine overvejelser at foreslå en generel hævedadgang for sælger, hvilket dog vurderes for vidtgående i forhold til forbrugerbeskyttelsen.

3.6. HENVISNINGER VEDR. HANDELSGARANTIER

På grund af vanskelighederne ved at afkræfte formodningen for køberetligt relevante mangler i de første 6 måneder efter købet, vælger mange bilsælgere at give forbrugerkøberen en egentlig garanti. De nærmere betingelser og vilkår for garantien er i praksis sjældent beskrevet nærmere, og som oftest giver dette ikke anledning til problemer mellem parterne.

Imidlertid noterer Dansk Bilbrancheråd sig, at handelsgarantier nu foreslås hjemlet direkte i Købelovens § 86a som et supplement til de indholdsmæssige krav i Markedsføringsloven. Når det samtidig noteres, at sælger – ud over yderligere administration – også risikerer en bødestraf for ikke at udstede en egentlig garantierklæring, så burde Købelovens bestemmelse i det mindste tilføjes en henvisning til Markedsføringsloven, således, at den gennemsnitlige bilforhandler – herunder især brugtbilforhandler – sættes i stand til at *forsøge* at overholde lovgivningen.

Når ordet "forsøge" kursiveres, så skyldes det, som anført først for, at de udstedte garantier ved køb af brugte biler, kun i yderst sjældne tilfælde giver anledning til udfordringer. Dette ses tydeligt af de sager, der indbringes for Ankenævn for biler herom, jf. nævnets årsberetninger, der findes her: https://www.bilklage.dk/%C3%85rsberetninger.

Alternativt direktivets artikel 17 i sin helhed implementeres direkte i købeloven – dette ville give samme retstilstand og klarhed overfor brugerne – såvel de erhvervsdrivende som forbrugerne.

4. FORBRUGERKONSEKVENSER

Som følge af, at sælger fremadrettet – med det foreslåede udkast til Købelov – vil skulle være underlagt formodningsreglen i 12 måneder, er det Dansk Bilbrancheråds klare overbevisning, at det vil få direkte og mærkbare konsekvenser for forbrugerne i form af højere priser for det billigere bilsegment, dvs. i biler i prisklassen op til 30.000 kr.

Dette kommer sig af følgende betragtninger:

- Forlængelsen af formodningsreglen vil betyde, at sælger skal indregne betaling af strengt taget alt det, der ikke defineres som ordinært slid, som ligger indenfor det, køber med rette kan forvente (jf. § 76, stk. 1, nr. 4), i de første 12 måneder. For

en bil til fx 20.000 kr. kan reparationer indenfor det første år hurtigt udgøre det samme beløb – og dermed fordobles prisen for bilen.
- Sælger kan – for at forventningsafstemme med køber – vælge at lade bilen gennemgå en brugtbilsattest, således at attesten kan vedlægges købsaftalen som en slags "tilstandsrapport". Sådanne attester indhentes somme tider i dag, men i det omfang forbrugeren får en længere periode, hvor sælger skal afkræfte formodningen, så må det forventes, at sådanne attester vil blive langt mere udbredt. En sådan attest koster gennemsnitligt 2.000 kr. hvilket beløb alt andet lige vil blive lagt oveni den pris, sælger rent faktisk vil have for bilen – dvs. bilens salgspris.
- En række af de tiltag, der er i købeloven, herunder forpligtelser til at overvåge opdateringer, udarbejde særlige garanti-erklæringer m.v. indebærer administration hos bilforhandlerne. Denne yderligere administration vil blive kapitaliseret og lagt oveni bilpriserne – uanset om det er billige eller dyre biler, om end prisforøgelsen forventes at blive procentvis mindst på de dyrere biler.

Den øgede forbrugerbeskyttelse kommer dermed med en pris – og det kan få betydning for den gennemsnitlige danske forbruger, der har et bilbehov, men som ikke har en privatøkonomi, der giver adgang til at købe nyt eller dyrt – og den type forbrugere er der relativ mange af. En til brug for dette høringssvar udarbejdet analyse over antal biler, forhandlerne har solgt i 2020, indenfor prisklasserne 0-30.000 kr. og 30.-50.000 kr. til hhv. forbrugere og erhverv viser følgende:

0-30.000 kr. forbrugerkøb	stk.	38.500
30.-50.000 kr. forbrugerkøb	stk.	30.000
0-30.000 kr. handelskøb	stk.	1.400
30.-50.000 kr. handelskøb	stk.	3.000

Med de ovenfor skitserede forventede konsekvenser, vil der således være op mod 70.000 biler årligt, der fordyres for forbrugerne – typisk forbrugere, der ikke vil have økonomisk mulighed for at bruge flere penge på bil-køb. Reelt set det mere end 1/3 af det samlede danske bilsalg, der rammes af den forestående lovændring.

5. ANDRE KONSEKVENSER – HERUNDER MILJØMÆSSIGE

Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at lovforslaget vil have en række øvrige konsekvenser, herunder negative, blandt andet for miljøet.

Først og fremmest er det nærliggende at forvente, at forbrugeren, der i kraft af de forhøjede bilpriser, vil beholde ældre mindre miljøvenlige biler i længere tid, uanset de tiltag, der løbende er på afgiftsområdet for at straffe ejere af sådanne biler. Dette vil øge forureningen fra biler stik imod alle politiske tanker.

Dernæst må det forventes, at et langt større antal biler vil blive sendt til ophugning/skrottet eller eksporteret til udlandet (herunder tredjeverdenslande), fordi det simpelthen ikke vil kunne betale sig at sælge disse i Danmark til forbrugere. Det er økonomisk uansvarligt at sende biler med fleres års forventet restlevetid til ophugning, ligesom der er væsentlige miljømæssige konsekvenser ved at sende sådanne biler på blokvogn til udlandet, hvor de kan blive anvendt i den resterende forventede levetid.

Forespurgt herom har Dansk Bilbrancheråds fremmeste bilsælgende medlemmer oplyst, at de vil være yderst tilbageholdende med at sælge biler til forbrugere, hvor bilerne er

- over 10 år gamle
- har kørt mere end ca. 150.000 km.

- koster under 30-50.000 kr. og
- ikke kan ledsages af en ejerskifteforsikring, således at sælger kan indskrænke sin risiko.

Punkterne er ikke kumulative, men jo flere parametre, bilen opfylder, jo større er sandsynligheden for, at bilen ikke bliver udbudt til salg til en forbruger.

Den generelle frygt hos rådets medlemmer er, at en lang række af denne type af køretøjer vil blive beholdt i det private marked, og dermed solgt mellem de private som civilkøb. Hvis en ændring i Købeloven medfører, at forbrugerne i større omfang henføres til at købe og sælge biler af hinanden, så bliver forbrugerbeskyttelsen om noget formindsket; til skade for forbrugerne.

I dag er de fleste professionelle bilforhandlere derudover godt klædt på til at overholde købelovens forbrugerbeskyttelsesregler, ligesom kun et fåtal fristes til at sælge biler i strid med købelovens § 77, stk. 1, dvs. uden reklamationsret.

Det kunne frygtes, at fristelsen til at sælge en bil uden reklamationsret til den forbruger, der åbent oplyser ikke at have økonomi til at købe bilen med fuld (lovpligtig) reklamationsret, vil stige. Alternativt at parterne i en sådan handel i endnu højere grad vil forsøge at finde praktiske løsninger i form af fx salg til et cvr-nummer; alene med det formål at hjælpe forbrugerkøberen, der har et transportbehov, men ikke kan honorere de forøgede bilpriser, som lovændringen må formodes at medføre.

Allerede i dag er der en lang række biler, hvor bilforhandlerne vælger at sælge en bil til en cvr-nummer, hvor reklamationsretten jo netop kan fraviges ved aftale – helt lovligt. Denne type af handler må altså som følge heraf også forventes at stige.

En sådan animering af ingen tjent med – hverken forbrugeren eller bilforhandleren, men i det omfang den kassemedarbejderen i Netto, lærlingen, pensionisten ikke får råd til en bil, så kan det reelt set blive konsekvensen. En konsekvens, der ikke er ønskelig hverken for bilforhandlerne, der i mange år har arbejdet målrettet for at højne branchens generelle image, eller for forbrugerne.

***

Med ovenstående bemærkninger til en række af de stillede forslag – og til andre aspekter af købeloven, som er vanskelige at håndtere for især brugtbilsforhandlere, har Dansk Bilbrancheråd overvejet, hvorvidt det kunne give mening at foreslå et særligt afsnit i købeloven om netop brugte varer.

Efter nøje overvejelser, er Dansk Bilbrancheråd kommet frem til ikke at stille et sådant forslag. Baggrunden herfor er blandt andet, at der findes andre varer, der er dyre – det kunne være visse ure, smykker, møbler, kunst og design m.v. – der også ville skulle passes ned i et sådant selvstændigt afsnit.

Det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at de i øvrigt foreslåede ændringer og tilpasninger vil kunne gøre reglerne mere rimelige og anvendelige for såvel bilforhandlere som forbrugerkøbere, og vil være både tilstrækkelige – og nødvendige – for at sikre en balancegang, der gør, at der også fremadrettet er et marked for forbrugerkøb af brugte biler.

Der er trods alt forskel på en brugt Audi A6 til flere hundrede tusinde kroner og en NY håndmixer til 300 kr.

Dansk Bilbrancheråd indstiller samlet set til, at Justitsministeriet foretager en nøje gennemgang af lovforslaget med særligt fokus på bilbranchen og de udfordringer, som især køb og salg af brugte motorkøretøjer giver; meget gerne med afsæt i den praksis, som Ankenævn for biler vil kunne give et indblik i.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk