

AutoBranchen Danmark
Langebrogade 1
København K
1411

24. februar 2021

Høringssvar på EU-køberetsdirektiv og implementering i dansk ret og delbetænkning I om gennemførelse af varedirektivet og direktivet om digitalt indhold

AutoBranchen Danmark (herefter ABDK) vil gerne fremkomme med nedenstående bemærkninger til implementeringen af de to EU-direktiver om varer og digitale tjenester i dansk ret. Vi er en brancheorganisation, der repræsenterer over 1.200 medlemsvirksomheder, hvoraf størstedelen er bilforhandlere. Vi er ligeledes en del af det offentlig godkendte ankenævn: "Ankenævn for Biler", som afgør køberetlige tvister mellem forbrugere og forhandlere. Vi kan forstå, at behandlingen af implementeringen er påbegyndt, og vil derfor benytte lejligheden til at redegøre for vores synspunkter og konsekvenser for autobranchen ifm. implementeringen – på trods af, at vi ikke har stået på høringslisten – det mener vi, at vi burde.

En del af de bestemmelser, der skal implementeres, er ikke bestemmelser, der ændrer dansk ret eller praksis, hvorfor vi ikke har bemærkninger hertil. Andre bestemmelser er med til at præcisere købelovens bestemmelser, hvilket vi ligeledes bifalder.

Der er dog en række bestemmelser som ABDK ønsker at give vores indstillinger til, hvordan bedst kunne udformes, så der er mere balance mellem forbrugerrettighederne og virksomhedernes pligter. Indstillingerne skal ses i lyset af, at køb af bil uomtvisteligt er det dyreste løsesøgekøb en gennemsnitlig forbruger foretager. Dette skaber helt særlige omstændigheder og køberetlige problemstillinger - især i forhold til køb af brugte biler, som vi mener, at de nuværende køberetlige regler ikke i tilstrækkelig grad, tager højde for.

Især med de ufravigelige ændringer, der vil blive implementeret i dansk købelov med bl.a. en skærpelse af formodningsperioden fra 6 måneder til 12 måneder, mener ABDK, at det generelt er på sin plads at se på den generelle balance i de nugældende regler.

ABDK's indstillinger

Indledningsvist vil vi bemærke, at en række af artiklerne i direktivet omhandlende varer, vil have store økonomiske konsekvenser for autobranche, når disse bliver implementeret. Især fordoblingen af formodningsperioden, og hvis der sker en udvidelse af reklamationsperioden, som udvalgets mindretal foreslår. Vi forudser som en konsekvens heraf en fordyrelse for forbrugerne, da bilforhandlerne vil være nødsaget til at sætte priserne op på især ældre brugte biler, for at det vil kunne være rentabelt for dem at sælge bilerne med den større risiko for ansvarsdækning under den skærpede reklamationsret.

Hvis reklamationsperioden udvides til mere end de nuværende to år, som mindretallet i udvalget foreslår, vil denne fordyrelse blive endnu større, og vi forudser at mange bilforhandlere vil afholde sig fra at sælge billige, brugte biler (op til 30.000 kr.), da risikoen for tab vil være for stor. Det vil dermed afskære en del danskere for at kunne købe en bil. ABDK forudser, at flere mindre bemidlede forbrugere ikke vil have råd til en bil, eller måske vil bevæge sig ud i et civilkøb, hvor bilen købes som beset, og de dermed ingen køberetlige rettigheder har, hvis bilen har køberetlige mangler.

Bevisbyrden udvides, jf. artikel 11

Af artikel 11 (§ 77 a i forslaget til revideret købelov) fremgår det, at bevisbyrden for hvornår manglen er opstået skal udvides til mindst 12 måneder. Efter de nuværende danske regler, er det sælgerens der skal løfte bevisbyrden for, at fejlen ikke var til stede på leveringstidspunktet *de første seks måneder*, hvis sælgeren vil afvise reklamationen. Det er derfor en fordobling af den såkaldte formodningsperiode.

Dette er særdeles byrdefuldt for vores medlemmer, da det kan være meget svært at bevise om en påberåbt mangel vedrørende en slidde på en brugt bil var til stede på leveringstidspunktet/under udvikling eller ikke var til stede.

En udvidelse af formodningsperioden vil gøre, at bilforhandlerne ikke tør sælge ældre, brugte biler af frygt for, at de ikke kan løfte denne bevisbyrde og dermed skal afhjælpe efter købelovens regler. Konsekvensen bliver, at de skal afholde udgiften til flere udbedringer som følge af den udvidede periode for omvendt bevisbyrde, hvilket alt andet lige vil gøre, at forhandlerne er nødt til at sætte priserne op på bilerne.

Hvis en bilforhandler sælger en 10 på gammel bil til 30.000 kr., og kunden 8 måneder senere reklamerer over en ødelagt gearkasse, der måske koster 14.000 kr. at udskifte til en tilsvarende brugt, så bliver det hurtigt en tab for virksomheden, der gør, at de ikke længere ønsker at sælge ældre, brugte biler, fordi risikoen for tab er for stor.

Det er især for ældre, brugte biler, at problemet vil blive størst, da der er tale om en bil, der typisk har haft flere ejere, med forskellige kørselsmønstre, og som sælgeren derfor ikke har

samme kendskab til, som havde det været et nyt produkt eller udelukkende været i sælgerens besiddelse.

AutoBranchen Danmark er en del af den offentligt godkendte, private klageinstans "Ankenævn for Biler", som afgør tvister relateret til bilkøb og serviceydelser mellem forbrugere og virksomheder.

I delbetænkningen s. 267 er medtaget en opgørelse fra Nævnenes Hus om fordelingen mellem sager, hvor sælger har afkræftet/ikke afkræftet formodningen for, at varen var mangelfri på leveringstidspunktet. Ud af 38 sager, har sælger i kun 9 af tilfældene kunne afkræfte formodningen for at fejlen var til stede, mens de i 19 tilfælde ikke kunne løfte bevisbyrden, og forbrugeren var derfor berettiget til at gøre mangelsbeføjelser gældende efter købelovens regler. Dette vil ofte være med en forholdsmæssig compensation eller ophævelse af købet – og ikke afhjælpning, som ellers ville bidrage bedre til genbrug og den grønne omstilling. Og dette af den simple grund, at købeloven er indrettet således, at sælger på dette tidspunkt i reklamationsforløbet, ikke længere er berettiget til at afhjælpe/reparere manglen – hvilket vi også foreslår ændret, se side 6.

Vi har ikke en samlet oversigt over sagernes udfald baseret på formodningsreglen, men det er vores umiddelbare vurdering, at den fordeling Nævnenes Hus er kommet frem til, også nogenlunde afspejler fordelingen i Ankenævn for Biler. Vi har været i kontakt med ankenævnets sekretariat, der oplyser, at de ikke har en konkret oversigt over fordelingen, men ovenstående er deres umiddelbare vurdering.

Opstår fejlen/manglen i formodningsperioden, kan det med andre ord være vanskeligt for sælgeren at løfte bevisbyrden for, at den ikke var til stede eller under udvikling på leveringstidspunktet, og især i de tilfælde, hvor der er tale om en ældre, brugt bil. Når denne formodningsperiode udvides, vil der blive flere tilfælde, hvor virksomhederne ikke kan løfte bevisbyrden, og dermed hæfter. ABDK vurderer, at det vil have den konsekvens, at bilerne vil stige i pris, for at virksomhederne kan få dækket deres meromkostninger til reklamationsager.

Som ABDK forstår direktivet, er der ikke nationalt mulighed for at reducere perioden til mindre end 12 måneder, som det fremgår af art. 11, heller ikke for brugte varer, jf. præambel 36. Det havde ABDK gerne set.

Vi må på det kraftigste opfordre til, at perioden ikke udvides til længere end 12 måneder, da en længere periode ville ødelægge det professionelle brugtbilssalg i Danmark og uomtvisteligt fordyrer bilernes pris til forbrugeren. Vi forudsiger at salget af ældre biler mellem private, hvor forbrugerbeskyttelsen ikke gælder, vil forøges.

Dette vil efter vores vurdering under alle omstændigheder ske med udvidelsen til 12 måneders formodningsperiode. Hvis der er nogen mulighed for det, vil ABDK opfordre til, at

man laver en særbestemmelse for brugte (evt. varer ældreover en vis alder) varer, som direktivet har åbnet mulighed for i præambel 36. Eller/og at man ser på at ændre nuværende køberetsbestemmelser, ser de er mere balancerede mellem forbrugers rettigheder og virksomhedens forpligtelser. Disse foreslåede ændringer, vil blive gennemgået nedenfor.

Sælgers ansvar, jf. artikel 10 (Købeloven § 83)

Sælgers ansvar for produktets fejl og mangler, der foreligger på leveringstidspunktet, er efter de nugældende nationale regler 2 år. Den periode vil direktivet fastholde og delbetænkningen fastholde. Dette er vi enige i for så vidt angår nye produkter.

Dog er det angivet i art. 10, stk. 6, at medlemsstaterne for brugte genstande kan fastsætte en kortere periode end to år, dog ikke kortere end et år.

ABDK vil gerne opfordre til, at man sætter en 12 måneders reklamationsret for brugte varer.

For ældre, brugte biler, er det særdeles byrdefuldt at en sælger har ansvaret for den brugte bil i to år. Det er en vare, som forbrugeren bruger på daglig basis, og der er mange sliddele i en bil, der løbende, naturligt er nødsaget til at blive udskiftet.

Den to års reklamationsret giver mange tvister mellem forbrugere og bilforhandlere, der er grundet i, at forbrugeren har en antagelse om at alt skal laves af forhandleren de første to år - på trods af, at de måske har købt en 12 år gammel bil. Forhandlerne bruger mange timer på gratis undersøgelse af de påberåbte mangler, skriftlige svar frem og tilbage og i sidste ende sager i et ankenævn, som ofte ender ud med medhold til forhandleren. I [årsrapporten](#) fra Ankenævn for Biler for 2019, fremgår, at forbrugeren fik fuldt eller overvejende medhold i 41 % af klagesagerne ud af de 681 sager, som nævnet behandlede i 2019. Forhandleren bliver ikke økonomisk kompenseret for al den tid de bruger på ubegrundede reklamationsager. Og alle de reklamationsager de accepterer, fordi de ikke ønsker dårlig omtale på internettet eller sager i ankenævn, som de skal bruge tid og ressourcer på.

Vi vil derfor gerne opfordre til, at man undersøger muligheden for at lave en reduceret reklamationsperiode for brugte varer (evt. over en vis alder) på 12 måneder. Dette begrundet i, at det er særdeles byrdefuldt, at en forhandler skal bære ansvaret for mangler ved en brugt varer i hele 2 år efter leveringstidspunktet. En bil består af mange slidkomponenter, der naturligt, løbende skal udskiftes. En bil er herudover en kompleks vare, der bliver brugt dagligt af de fleste forbrugere, der

behandler og vedligeholder bilen meget forskelligt. Der er derfor mange ubekendte ved salg af en brugt bil, og der kan opstå mange forskellige fejl i løbet af en sådan 2-årig periode, der gør, at mange brugtbilsforhandlere afholder sig fra at sælge biler med en værdi under 15.000 kr.

Om mindretallets indstilling til en udvidelse af reklamationsperioden

Det fremgår af udvalgets betænkning, at et mindretal foreslår en udvidelse af reklamationsperioden, gerne op til 6 år. En mindretallets argumenter herfor er, at en forlængelse af reklamationsperioden vil bidrage til, at producenterne laver mere holdbare varer, hvilket er godt for miljøet. Da produktet ikke skal udskiftes så hyppigt. Dette mener ABDK ikke er et holdbart argument. For det første mener ikke vi, at der er evidens for at sige, at producenterne generelt ikke laver produkter, der er lavet til at være langtidsholdbare. For det andet afhænger holdbarhedsperioden meget af, hvor godt produktet er blevet vedligeholdt og behandlet. Især for en bil er dette centralt. Hvis en bil vedligeholdes korrekt, kan den holde i min. 15 år. Det mener vi ikke er en kort holdbarhedsperiode.

Herudover er det ofte ikke producenten selv, der sælger produktet. Det er forhandlere – mellemed – som ikke har noget med produktionen at gøre. Dette gør sig i særdeles gældende for biler – Danmark er ikke et bilproducerende land. Producenten giver typisk garanti i to år fra salgstidspunktet – herefter er det forhandleren der har det fulde ansvar over for kunden. Når en brugt bil videresælges igennem en brugtvognsforhandler, er der typisk ikke længere garanti fra producenten, og forhandleren hæfter derfor selvstændigt over for forbrugeren. Brugtbilsforhandleren har typisk ikke noget med producenten at gøre, og var ikke den forhandler, der solgte bilen første gang fra ny.

Bilproducenterne har derfor som alt overvejende hovedregel ikke nogen grund til at gøre produktet mere holdbart eller lave længere garantiperioder over for kunden og forhandleren.

En længere reklamationsperiode vil derfor ikke bidrage til den grønne omstilling. Den vil tværtimod bevirke, at flere gamle biler vil blive skrottet før tid fordi det ikke er rentabelt at sælge dem – eller de vil blive eksporteret til udlandet, fremfor at leve sin sidste tid ud i Danmark. Og dette til byrde for statskassen, da eksportøren er berettiget til at få eksportgodtgørelse (afgift retur) for bilen.

Vi tror ligeledes, at flere mindre bemidlede forbrugere ikke vil have råd til en bil, eller måske vil bevæge sig ud i et civilkøb, hvor bilen købes som beset, og de dermed ingen køberetlige rettigheder eller klagemuligheder har, og dermed selv skal afholde udgifterne til reparation.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at reklamationsretten ikke er en holdbarhedsgaranti. Reklamationsretten sikrer, at kunder kan reklamere over fejl, der var til stede på leveringstidspunktet. Men er fejlen opstået efter bilen er leveret, er det ikke en fejl, der er omfattet af reklamationsretten. Hvis man eksempelvis har købt en 5 år gammel bil, og bremserne 9 måneder senere er slidt så langt ned, at bremseskiverne skal skiftes, så er det med overvejende sandsynlighed ikke en reklamationsmæssig mangel, da bilen på salgstidspunktet sikkert var godt nedslidte (men lovlige), og efter 9 måneders kørsel, er det helt påregneligt, at de skal udskiftes som en del af en løbende naturlig vedligeholdelse af bilen.

Langt størstedelen af de klagesager, der er i Forbrugerklagenævnet og Ankenævn for Biler, omhandler påståede mangler, der er opstået inden for 12 måneder efter købet. Årsagen hertil skal formentlig findes i, at jo længere væk fra købstidspunktet man opdager og reklamerer over en mangel, desto sværere er det at bevise, at fejlen var til stede på leveringstidspunktet.

Det er ABDK's vurdering, at en udvidelse af reklamationsperioden ikke vil bidrage til at mange flere reklamationssager vil blive accepteret, da bevisbyrden ikke vil kunne løftes af forbrugeren, fx 5 år efter leveringen af varen.

Vi tror dog, at virksomhederne vil skulle bruge endnu flere ressourcer på uberettigede reklamationssager, hvilket i sidste ende kan gøre, at de må hæve prisen på produktet.

Alternativt til en særregel for brugte varer/biler

Som alternativet til ovenstående særregel som vi har foreslået for brugte varer/biler – som kan give en udfordring i forhold til vurderingen af, hvornår der er tale om en ny eller brugt bil, så vil ABDK foreslå, at nuværende køberetsbestemmelser revideres, så der er en bedre balance mellem forbrugerens rettigheder og forhandlerens forpligtelser. De foreslåede ændringer vil blive gennemgået straks nedenfor.

Forholdsmæssigt afslag i stedet for ophævelse

- Der er en specifik hjemmel i præambel 50, til at medlemsstaterne kan vælge ikke at give forbrugeren ret til at hæve handlen, i de tilfælde hvor sælgeren afviser en afhjælpning eller ikke foretager denne inden for rimelig tid, gratis eller uden ulemper for forbrugeren, jf. købelovens regler herom.

Alternativet til ophævelse er iht. præambelen et forholdsmæssigt afslag. ABDK indstiller til, at **forbrugeren i tilfælde af, at der er tale om en ikke-væsentlig mangel, kun kan kræve et forholdsmæssigt afslag.**

I Ankenævn for Biler behandles mange sager, hvor karakteren af den påberåbte mindre ikke er væsentlig, men kunde og virksomhed er uenige om, om manglen er reklamationsberettigende. Det kan fx være en tvist om, hvorvidt en mindre bule eller ridse var til stede på leveringstidspunktet. Sælgeren har afvist manglen, men ankenævnet finder, at det er en mangel omfattet af reklamationsretten. Hvis forhandleren havde accepteret manglen tidligere, ville han have haft ret til at udbedre den. Men fordi sælgeren ikke har afhjulpet rettidigt, har kunden nu ret til at hæve købet. Dette mener ABDK er en uforholdsmæssig konsekvens, som hverken kunden eller virksomheden er interesserede i. Kunden vil ofte blot have udbedret forholdet.

Varer med digitale elementer

- Det bliver i § 75 d foreslået, at sælger ved salg af varer med digitale elementer – hvor biler falder under – tilpligtes at give besked om og levere opdateringer til køberen i en periode på mindst 2 år efter købet eller den periode, som køber med rimelighed, kan forvente.

Dette vil ikke være muligt at leve op til for en sælger af brugte biler, da de ofte ikke har nogen relation til producenten/importøren, der står for opdateringerne.

Brugtbilsforhandleren er ofte 2. eller 3. sælger af bilen, og modtager ikke meddelelser om opdateringer fra producenten medmindre de har adgang til producentens system for deres forhandlernetværk, fordi de har en reparationsaftale med importøren eller er autoriseret forhandler af bilmærket.

Helt lavpraktisk er de ikke i besiddelse af opdateringerne. Det er producenten, der fabrikere opdateringerne, som de videregiver til importørerne, som så videregiver dem til forhandlerne i deres forhandlernetværk.

Jf. typegodkendelsesforordningerne (for biler fx 585/2018) har producenten også pligt til at stille dem til rådighed for uafhængige reparatører og ditto aktører.

Medmindre bilforhandlerne har værksted, er det ikke sikkert, at de har denne adgang. Oftest er det også svært for de uautoriserede forhandlere at få de oplysninger om opdateringer mv. som de retmæssigt har ret til grundet den hårde konkurrence mellem autoriserede og uautoriserede forhandlere, og vi er derfor bekymrede for den konkurrenceforvridning mellem autoriserede forhandlere og uautoriserede forhandlere, der kan opstå, hvis forbrugeren løbende skal serviceres med opdateringer fra producenten, som med al sandsynlighed vil tilgodese forhandlerne i deres forhandlernetværk.

Herudover er en del af disse brugtvognsforhandlerne ikke specialister i det bestemte mærke, og løbende opdateringer er derfor noget, der ofte skaber udfordringer og reklamationssager.

ABDK indstiller på den baggrund til, at **brugte biler undtages fra bestemmelsen – alternativt at køberen kan rette denne forpligtelse mod producenten.**

Tilbagelevering i tilfælde af hændelig undergang

- Nugældende § 58 foreslås videreført i sin nuværende form, indeholder en modifikation til købers forpligtelse til at tilbagelevere det solgte i tilfælde af fx en hændelig undergang. I mange tilfælde har køberen dog i sådanne tilfælde fået udbetalt en forsikringssum fra sit kaskoforsikringsselskab, hvorfor ABDK foreslår, at bestemmelsen ændres. **Vi indstiller til, at forbrugeren forpligtiges til ved ophævelse af købet, jf. § 58, at tilbagelevere det, der er trådt i stedet for det købte**, så de ikke både har retten til købesummen og forsikringssummen, og forhandleren står tilbage uden noget eller med en totalskadet bil. Selvfølgelig med det forbehold, er det kun er i de tilfælde, hvor kunden er kaskoforsikret (hvilket de som oftest er).
- **Lempelse til kravene ifm. et undersøgelsesgebyr**
I de nugældende regler, har sælger ret til at opkræve et undersøgelsesgebyr, hvis en undersøgelse af det købte viser sig ikke at være behæftet med en køberetlig relevant mangel. Disse regler foreslås af udvalget fastholdt. ABDK er uenig i fastholdelsen, og ønsker en ændring. ABDK mener ikke, at det er

rimeligt, at krav fortsat skal udspringe af en aftale med forbrugeren – der ofte benægter, med den følge, at sælger anses for at have nægtet at foretage afhjælpning, hvorefter kunden er berettiget til at hæve købet, fordi sælger ikke har foretaget rettidig afhjælpning i det tilfælde, hvor reklamationen viser sig at være berettiget. Også selvom manglen viser sig at være mindre væsentlig.

Forbrugeren har intet at tabe ved at afvise at betale et undersøgelsesgebyr. Hvis forhandleren ikke giver sig, og laver undersøgelsen uden at tage forbehold for et undersøgelsesgebyr, så kan kunden gå videre med sagen til fx Ankenævn for Biler, få lavet en sagkyndigerklæring her, der fastslår, at bilen er behæftet med en reklamationsmæssig mangel, og berettiget til ophævelse af købet, fordi afhjælpning ikke er sket rettidig. Det mener ABDK ikke er rimeligt.

ABDK foreslår, *at køber skal forpligtes til at betale et rimeligt undersøgelsesgebyr samt eventuelle uberettigede afholdte omkostninger til fx kundens transport, såfremt den påståede mangel ikke viser sig at være en køberetlig mangel. Alternativt/ydermere at kunden kan afskæres retten til at få manglen afhjulpet, hvis kunden afviser betaling af et rimeligt undersøgelsesgebyr.*

Retten for sælger til at hæve handlen, når afhjælpning er uforholdsmæssig dyr

- Efter den foreslåede § 78 a, stk. 2 har sælger har ret til at hæve handlen, hvis det kommer til at koste uforholdsmæssigt meget at udbedre den påberåbte mangel set i lyset af købesummen. Dette er en fortsættelse af nugældende regler. ABDK foreslår at der laves en tilføjelse til den foreslåede § 78 a, stk. 2, således at uforholdsmæssigheden også vurderes i forhold til eventuelle tidligere, udbedrede reklamationer. Således, at der foretages en samlet vurdering, så sælgeren vil have ret til at hæve købet, hvis udbedringerne samlet set i perioden har været uforholdsmæssig store.

Især på brugte biler, opstår der i reklamationsperioden ofte flere uafhængige af hinanden køberetlige mangler, og det er ofte først ved 2. eller 3. udbedring, at sælger kan se, at udbedringen vil blive uforholdsmæssig dyr for ham, og at en ophævelse vil være bedre.

Vi håber, at ministeriet vil medtage vores forslag i høringsprocessen, så vi kan få en Købelov, der er afbalanceret mellem købers rettigheder og sælgers forpligtelser til gavn for begge parter.

Med venlig hilsen

AutoBranchen Danmark