

Nr 46

Näringsutskottets betänkande i anledning av motion angående handeln med bilreservdelar.**Ärendet**

I motionen 1973:517 av herrar Sundelin (s) och Lindahl (s) hemställs att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t hemställa om åtgärder i syfte att sanera handeln med bilreservdelar.

Remissyttranden över motionen har avgivits av statens pris- och kartellnämnd, Motorbranschens riksförbund, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Oljekonsumenternas förbund.

Motionen

I skydd av en dämpad priskonkurrens har på vissa områden distributionens marginaler vuxit så kraftigt att proportionen mellan dem och varans tillverkningskostnad måste betecknas som anmärkningsvärd, sägs det i motionen. Detta skulle bl. a. gälla handeln med bilreservdelar. Motionärerna åberopar en utredning som utförts av statens pris- och kartellnämnd. Enligt utredningen skulle genomsnittspåslägget vara 180 procent på importerade delar, men betydligt högre pålägg skulle också förekomma.

Motionärerna hävdar att det kooperativa företaget Oljekonsumenterna spelar en prisledande och uppenbart prisdämpande roll inom vissa sektorer av reservdels- och tillbehörsbranschen. Då bil- och verkstadsbranschens struktur kännetecknas av en stark vertikal integration är emellertid priskonkurrensen inom en mycket stor del av reservdelsmarknaden eliminerad. De åtgärder som vidtagits eller föreslagits från motororganisationer, försäkringsbolag m. fl. i syfte att åstadkomma en mer konsumentanpassad marknadsföring och prissättning när det gäller bilreservdelar har hittills haft endast begränsad framgång, anför motionärerna. De anser därför starka skäl tala för att nya metoder för att åstadkomma en önskvärd anpassning av reservdelsmarknaden i konsumenternas intresse skall övervägas i samhällets regi. Åtgärder bör främst avse förhållandena i distributionsleden, men också rationaliseringsmöjligheter inom produktionen bör beaktas, säger motionärerna.

Uppgifter i anslutning till motionen*Uppgifter om branschen*

Statens pris- och kartellnämnd (SPK) gjorde år 1970 en utredning angående prissättning och konkurrens på marknaden för bilreservdelar.

Undersökningens resultat redovisas i boken Bildelar kostar! (1971). Vissa av resultaten återges — kompletterade med nyare uppgifter — i SPK:s remissyttrande över motionen, på vilket den följande redogörelsen bygger.

Personbilsparken i Sverige har en mycket heterogen sammansättning med mer än ett 50-tal märken. Då varje märke säljs i ett stort antal modellutföranden och då därtill mer eller mindre genomgripande förändringar genomförs vid årsmodellbyten har personbilsparken kommit att bestå av tusentals olika bilmodeller. Detta medför givetvis problem för reservdelshanteringen. Vid årsskiftet 1969-1970 lagerfördes cirka 540 000 olika reservdelar hos de svenska billeverantörerna och reservdelsgrossisterna.

Importerade delar passerar den svenska importörens lager och säljs därifrån till de för märket auktoriserade bilåterförsäljarnas verkstäder (märkesverkstäderna), som i sin tur säljer dels direkt till konsumenterna, dels till fristående verkstäder. Antalet billeverantörer uppgår till cirka 25 med 2 000 märkesverkstäder, medan totalantalet verkstäder inklusive servicestationer är omkring 10 000. Omsättningen till konsumentpris av reservdelar till personbilar uppskattas 1972 ha uppgått till cirka 1 400 milj. kr., varav cirka 200 milj. kr. utgör mervärdeskatt. SPK:s utredning tyder på att av resterande 1 200 milj. kr. ungefär 240 milj. kr. utgör direkta tillverkningskostnader.

De svenska generalagenterna tillämpade enligt SPK:s undersökning ett totalpålägg som varierade mellan 130 och 285 procent på inköpspriset fritt eget lager. Det beräknade genomsnittet låg vid 180 procent. I nämnda uppgifter ingår inte de båda svenska billeverantörerna, vilkas totalpålägg låg avsevärt över det angivna medelvärdet för importörerna.

Fördelningen av konsumentpriset (exklusive varuskatter) kan uppskattningsvis anges på följande sätt.

	Andel av cirkapris %
Tillverkningspris (bilfabrik eller underleverantör)	20
Fabrikslager (inklusive ev. tull och frakt)	16
Importör/grossist-marginal	24
Återförsäljare/verkstads-marginal	40
	<u>100</u>

Största delen av priset går sålunda till märkesverkstäderna, som dock lämnar en viss del av sin rabatt vid försäljning vidare till fristående verkstäder. En överslagsmässig beräkning av verkstädernas behållna marginal för reservdelar visar att denna totalt sett är ungefär lika stor som motsvarande för nybilsförsäljningen, trots att nybilsförsäljningen omsättningsmässigt är två à tre gånger större än reservdelsförsäljningen. Intäkterna av reservdelsförsäljningen är sålunda av stor betydelse för återförsäljarledet.

Prissättningen av bilreservdelar torde knappast vara direkt baserad på de kostnader som är förbundna med framställning och distribution av dem. Priserna sätts efter av företagen bestämda förräntningskrav, som är

högre än för övriga sektorer inom bilbranschen. Oftast används vid kalkyleringen fasta omräkningsfaktorer.

Undersökningar visar att stora prisskillnader föreligger på reservdelar till bilmodeller som betraktas som nära konkurrenter till varandra. De båda svenska bilföretagen låg enligt undersökningarna relativt högt i sin prissättning av reservdelar. Trots hemmamarknad med de stora distributionsmässiga fördelar detta rimligtvis borde medföra låg Saabs och Volvos reservdelsprissummor för 36 frekventa reservdelar för Saab cirka 36 procent och för Volvo cirka 11 procent över motsvarande summa för exempelvis Peugeot, vars delar tillverkas i Frankrike och distribueras via svensk generalagent till återförsäljare över hela landet.

En jämförelse mellan reservdelspriserna i Sverige och vissa andra länder visar att differenserna är avsevärt större än vad som kan motiveras av de skillnader i tull, frakt eller liknande kostnader som kan förekomma.

Enligt SPK förefaller reservdelsområdet vara relativt litet beaktat från standardiseringssynpunkt. Med undantag för ett fåtal artiklar, exempelvis däck och tändstift, är komponenterna specialutformade för varje märke och i viss utsträckning för varje modell även i sådana fall där en enhetlig utformning förefaller önskvärd från konsumentsynpunkt. Under senare år har bilfabrikanterna/generalagenterna i sin marknadsföring starkt understrukit önskvärheten av att "originaldelar" används som reservdelar. Det har därför också varit möjligt för bilföretagen att med hjälp av originaldelsbegreppet mer eller mindre fullständigt styra märkeshandelns reservdelsinköp.

Konsumentombudsmannen och OK:s reklam

Oljekonsumenternas förbund publicerade 1971 en annons vari sades att OK inte tyckte om de av Volvo och andra bilfabrikanter auktoriserade återförsäljarnas prissättning på reservdelar. Enligt annonsen skulle OK sälja samma reservdelar — skillnaden skulle vara den att OK inte har biltillverkarens stämpel på sina förpackningar och delar — till lägre priser. Jämförpriser presenterades för ett antal frekventa reservdelar. Annonsen anmäldes till konsumentombudsmannen (KO) av en privatperson och av Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.

KO konstaterade i sitt beslut i ärendet att OK i annonsen inte gjort någon reservation för skillnader i kvalitetshänseende mellan de delar som såldes av OK och de delar som såldes av den auktoriserade bilhandeln. Vid ett sådant förhållande finge OK anses ha gett uttryck för att de olika bilreservdelarna var av likvärdig kvalitet från konsumentens synpunkt, dvs. att de gjorde samma tjänst under ungefär lika lång tid. OK borde därför enligt KO kunna styrka detta. KO fann efter granskning av de av OK åberopade tekniska rapporterna att det beträffande vissa delar var styrkt att dessa var kvalitativt likvärdiga från konsumentsynpunkt med vissa Volvo-delar men att detta inte gällde alla de delar som undersökts. OK hade också i annonsen angivit att OK "täcker in" de vanligaste bilmärkena, Volvo, Saab, Opel, Volkswagen och Ford Taunus. Enligt KO

borde OK i annonsen ha angivit att företaget tillhandahöll endast de mest frekventa reservdelarna och att sortimentet fanns endast vid de större och mera välsorterade bilvårdsanläggningarna. Vidare borde i annonserna klarare ha deklarerats att prisjämförelserna avsåg Stockholmsområdet. Betydande skillnader mellan olika delar av landet kunde nämligen noteras beträffande såväl OK-priserna som Volvopriserna.

Sedan OK i skrivelse förklarat att man i sin fortsatta marknadsföring skulle beakta de synpunkter som KO framfört avskrev KO ärendet från vidare handläggning.

Hemställan om utredning

Näringsfrihetsombudsmannen (NO) har i mars 1973 hemställt att pris- och kartellnämnden skall verkställa en undersökning av kostnader och lönsamhet beträffande bilreservdelsdistributionen. NO:s anhållan motive-ras med att distributionen av bilreservdelar från billeverantörerna till återförsäljare är underkastad olika konkurrensbegränsande bestämmelser, med att det vertikala cirkaprisstättningssystemet endast i begränsad utsträckning synes ta hänsyn till de olika reservdelarnas omsättningshas-tighet och med att prisföljsamheten är hög.

Remissyttrandena

SPK anser det vara angeläget att marknaden för bilreservdelar blir föremål för särskilt intresse från statsmakternas sida. Den speciella konkurrenssituationen på området kan ha bidragit, säger SPK, till att distributionen sker på ett från konsumentensynpunkt orationellt sätt och att kostnaderna i viss mån anpassats till den förefintliga marginalnivån. SPK erinrar i detta sammanhang om att NO nyligen hemställt om närmare granskning av kostnader och lönsamhet vid försäljning av bilreservdelar. För att underlätta en rationellare hantering av reservdelar skulle det enligt SPK vara betydelsefullt att få till stånd ett internationellt standardiseringsarbete av helt annan omfattning än vad som förekommer för närvarande. Det betecknas också som angeläget från konsumentensynpunkt att man inte genom ommärkning av enhetliga fabriksprodukter till en rad märkesvaror döljer delarnas ursprung. SPK understryker att i ett eventuellt utredningsarbete en samordning behövs med sakkunskap även utanför de konsumentvårdande organen och deklarerar sin beredvillighet att medverka i ett utredningsarbete av detta slag.

Motorbranschens riksförbund (MRF) och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening avstyrker motionsyrkandet.

MRF hänvisar till NO:s begäran hos SPK om en kostnadsundersökning för bildelar och uppger att MRF i samverkan med Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening avser att snarast genomföra vissa omDispositioner i kalkylsystemet så att kostnaderna för vissa sortiment reservdelar bättre än för närvarande anpassas till omsättningshastighet och inkuransrisker m. m. Inga fördelar skulle, anser MRF, stå att vinna genom en utredning.

MRF riktar kritik mot att SPK i sin utredning inte har berört kostnadssidan. Om så skett hade man erhållit en mera rättvisande belysning av branschens marginal-, pris- och vinstförhållanden, säger förbundet och tillägger att man i kalkyler för bilreparationer räknar med ett visst bidrag till omkostnadstäckning för bilreparationer. Om detta omkostnadsbidrag för bilverkstäder skulle bortfalla eller minska skulle effekten få lov att bli en motsvarande prishöjning på arbetsprestationerna. Detta skulle, menar MRF, medföra en allvarlig risk för en väsentlig förlust av reparationsvolym från den reguljära bilreparationsbranschen till irreguljär verksamhet, dvs. till en verksamhet som ofta inte fullgör sina skyldigheter i förhållande till det allmänna.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening understryker liksom MRF att reservdelarna är en del i ett system. För att en bil skall kunna fungera måste reservdelar finnas tillgängliga för alla bilmodeller som saluförts under de senaste tio-tolv åren. Leverantörerna måste i sin tur kunna upprätthålla en decentraliserad lagerhållning och högsta leveransberedskap för att undvika väntetider och därigenom fördyra reparationen och försäkra bilägaren långa reparationstider. Enligt föreningen är det rimligt att begära att bilbranschen i första hand skall tillgodose konsumentkravet på högsta möjliga leveransberedskap. Föreningen kritiserar SPK:s utredning därför att den enligt föreningen ensidigt belyser marginalförhållandena utan att kostnadssidan och kraven på tillfredsställande reservdelsförsörjning behandlas. En undersökning av reservdelsfunktionen med hänsyn tagen till de väsentliga konsumentkraven på lättillgänglighet samt kvalitets- och sortimentsansvar är därför enligt föreningen väl motiverad. Motionärernas uttalande att OK inom vissa sektorer av reservdels- och tillbehörsbranschen spelar en prisledande och uppenbart prisdämpande roll kommenteras av föreningen med bedömningen att OK och övriga grossister som bidrar till denna konkurrens inte har tagit på sig det fulla ansvaret för hela sortimentet eller för distribution över hela landet. Att reservdelspriserna ligger högre i Sverige än i andra länder torde enligt föreningen väsentligen sammanhånga med den högre löne- och kostnadsnivån i landet.

Oljekonsumenternas förbund (OK) framhåller att OK i dag säljer reservdelar genom två olika kanaler, dels genom det helägda dotterbolaget Stockholms bilcentral såsom återförsäljare för General Motors, dels via sina bilvårdsanläggningar. I sistnämnda fall fungerar OK som grossist åt de lokala föreningarna. Sortimentet består av de mest högfrekventa delarna till de fem största bilmärkena, dvs. Volvo, Saab, Opel, Volkswagen och Ford. Delarna köps till mycket stor del från företag som är legotillverkare till de olika bilföretagen. Det rör sig alltså, säger förbundet, om delar svarande mot dem som bilföretagen säljer som "originalreservdelar", ehuru de delar som säljs av OK inte får kallas så. Den hantering som sker via OK:s rikslager innebär, säger förbundet, uppenbarligen en stark förkortning av reservdelarnas väg från fabrikant till konsument. Reservdelarna inköps direkt hos fabrikanten i det land där de tillverkas. De transporteras till och lagras i centrallagret och

transporteras därifrån direkt till den lokala bilvårdsanläggningen. OK har salufört bilreservdelar på detta sätt sedan 1969. Enligt förbundet var verkan av OK:s inträde på marknaden inledningsvis god. Prissättningen hos de auktoriserade återförsäljarna påverkades klart, och prisnivån på de reservdelar som salufördes av OK sjönk. Därefter har utvecklingen i någon mån bromsats. Orsaken härtil skulle vara att "originaldelsbegreppet" har visat sig ha en så stor genomslagskraft att trots att motsvarande delar under andra namn och genom andra försäljningskanaler kan säljas till ofta betydligt lägre priser "originaldelen" ändå har ett övertag på marknaden i kraft av utflödet från bilfabrikantens varumärke. Botemedlet mot detta från konsumentsynpunkt ogynnsamma förhållande torde enligt förbundet i första hand vara en ökad upplysning i olika avseenden. Lika viktigt anges vara ett kraftigt genomfört krav på ökad standardisering av högfrekventa reservdelar.

Ett argument som ofta anförs från bilhandelns sida till försvar för de höga marginalerna är, säger föreningen, att bilhandeln måste hålla ett utomordentligt stort sortiment av reservdelar, medan ett företag som OK håller ett litet sortiment och därigenom kan vara mer rationellt. Enligt förbundet kan det sättas i fråga om det är nödvändigt att hålla reservdelslager av den storleksordning som förekommer i ett mycket stort antal butiker och verkstäder. Med dagens möjligheter till snabb kommunikation kan ifrågasättas om det inte vore riktigare att den enskilde återförsäljaren höll ett litet lager av högfrekventa delar och att delar med låg frekvens förvarades i lager som var centrala för ett större område, exempelvis Storstockholmsregionen. Ett sådant storlagersystem skulle medföra avsevärda rationaliseringsvinster, öka omsättningshastigheten och minska inkuransförlusterna, vilket sammantaget skulle påverka prissättningen i positiv riktning för konsumenten. Visserligen skulle lagerhållning av detta slag kunna innebära att konsumenten vid fel på en lågfrekvent del fick vänta något längre på att få bilen reparerad, men denna olägenhet kunde måhända uppvägas av en avsevärt lägre kostnadsnivå.

Utskottet

För bilreservdelar är marginalen mellan tillverkningskostnad och försäljningspris anmärkningsvärt stor, anför motionärerna. De föreslår att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall anhålla om åtgärder i syfte att sanera handeln med bilreservdelar.

Omsättningen av reservdelar har i takt med bilismens allmänna utveckling ökat kraftigt under senare år och uppgick under 1972 enligt en beräkning av statens pris- och kartellnämnd (SPK) till cirka 1 200 milj. kr. exklusive mervärdesskatt. För konsumenternas ekonomi är det således högst betydelsefullt att reservdelsdistributionen fungerar på ett rationellt sätt och att detta kommer till uttryck i prissättningen. Näringsfrihetsombudsmannen (NO) har konstaterat att distributionen av reservdelar från billeverantörerna till återförsäljarna är underkastad olika konkur-

rensbegränsande bestämmelser. NO har också funnit att man inom branschen i det vertikala cirkaprisssystem som vanligen tillämpas endast i begränsad utsträckning synes ta hänsyn till de olika reservdelarnas omsättningshastighet och att prisföljksamheten är hög, vilket medför prisstabilitet. NO har — sedan motionen väcktes — hos SPK begärt en utredning om kostnader och lönsamhet vid reservdelsförsäljning inom såväl leverantörsledet som återförsäljarledet. Denna utredning, som i en första etapp ansetts böra begränsas till en undersökning beträffande reservdelsdistributionen inom leverantörsledet hos ett par bilföretag, skulle kunna ligga till grund för en bedömning av huruvida prissättningen i leverantörsledet är påfallande hög i förhållande till kostnaderna och huruvida konkurrensbegränsningarna inom reservdelsdistributionen har skapat utrymme för att belasta reservdelarna med alltför höga kostnader. Utskottet utgår från att NO, om SPK:s undersökning skulle utvisa att på grund av konkurrensbegränsning eller av andra skäl kostnaderna inom branschen är alltför höga, vidtar åtgärder för att undanröja påvisade missförhållanden.

Motorbranschens riksförbund har i sitt remissyttrande över motionen meddelat att förbundet avser att i samverkan med Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening snarast genomföra vissa omDispositioner i nuvarande kalkylsystem, så att kostnaderna bättre anpassas i förhållande till såväl omsättningshastighet som inkuransrisker m. m. än för närvarande för vissa sortiment reservdelar. Utskottet har också erfarit att inom statens trafiksäkerhetsverk pågår ett utvecklingsarbete för att utarbeta normer för typgodkännande av vissa bilreservdelar. Detta arbete skulle på något längre sikt positivt kunna påverka reservdelspriserna och bedöms därför av utskottet som mycket angeläget.

Utskottet finner således att förhållandena inom handeln med bilreservdelar skall utredas av de prisövervakande myndigheterna och att i övrigt vissa åtgärder vidtagits som kan komma att påverka prisbildningen inom branschen. I avvaktan på resultaten härav är det enligt utskottets uppfattning inte erforderligt med en framställning till Kungl. Maj:t rörande åtgärder för att sanera handeln med bilreservdelar.

Äberopande vad här anförts hemställer utskottet
att riksdagen avslår motionen 1973:517.

Stockholm den 27 april 1973

På näringsutskottets vägnar
INGVAR SVANBERG

Närvarande: herrar Svanberg (s), Regnéll (m), Börjesson i Glömminge (c), Andersson i Örebro (fp), Haglund (s), Andersson i Storfors (s), Gustafsson i Byske (c), Rask (s), Blomkvist (s), Jonsson i Husum (s), Rydén (fp) och Fridolfsson i Stockholm (m).

