

Justisdepartementet
Lovavdelingen
Sendes per e-post: lovavdelingen@jd.dep.no

Middelthuns gate 27, NO-0368 Oslo
Postboks 5486 Majorstuen
NO-0305 Oslo
Tel: +47 22 54 21 00
E-mail: firmapost@nbf.no

Oslo, 15.01.2018

Høringsuttalelse – EU-kommisjonens forslag til nytt forbrukerkjøpsdirektiv

Norges Bilbransjeforbund (NBF) takker for invitasjonen til å uttale seg om EU-kommisjonens forslag til nytt forbrukerkjøpsdirektiv.

NBF er en landsdekkende interesseorganisasjon for nybilforhandlere og verksteder, og er tilsluttet NHO som bransje- og arbeidsgiverorganisasjon. NBF organiserer merkeforhandlere, mekaniske verksteder, skade- og lakkverksteder, bilglassverksteder, dekkverksteder og bilbergere. NBF har rundt 1 250 medlemmer, som utgjør omkring 22 000 årsverk. Samlet står medlemsbedriftene for over 75% av omsetningen i norsk bilbransje.

NBF mener det er meget positivt at det foreslås å fullharmonisere forbrukerkjøpsreglene, da dette sikrer like konkurransevilkår for næringsdrivende innen EØS-område og da det fremmer tilliten til grenseoverskridende handel. Det er også svært positivt at EU-kommisjonen nå foreslår et direktiv som omfatter både onlinesalg og offlinesalg. Ulike regelsett for on- og offlinesalg ville vært svært problematisk å forholde seg til både for forbrukerne og de næringsdrivende. Når det gjelder de konkrete forslagene til regulering av avtaleforholdet mellom forbrukerkjøpere og næringsdrivende, ser NBF enkelte problemer. Nedenfor vil disse bli omtalt nærmere.

Bevisbyrde

Direktivforslaget legger opp til omvendt bevisbyrde de første to årene etter levering (artikkel 8 nr 3). Dette er en betydelig endring av dagens minimumsregulering om seks måneders omvendt bevisbyrde, som forbrukerkjøpsloven følger. Så vidt NBF er kjent med, er det kun tre EU-medlemsstater som har valgt en lenger periode enn seks måneder. Dette viser at det ikke er behov for en lengre periode med omvendt bevisbyrde. **NBF mener derfor direktivet bør opprettholde seks måneders omvendt bevisbyrde.**

NBF vil tilføye at en lang periode med omvendt bevisbyrde er særlig problematisk ved salg av brukte varer. **Subsidiært mener vi derfor at regelverket må skille mellom salg av nye og brukte varer, slik at bevisbyrden i alle fall ikke påhviler selger i mer enn seks måneder ved salg av brukte varer.**

Reklamasjonsfrist, selgers ansvarsperiode

Direktivforslaget bruker ikke begrepet reklamasjonsfrist, men snakker om ansvarsperiode. NBF registrerer at de ulike språkversjonene av direktivforslaget ikke bruker sammenfallende terminologi når det gjelder ansvarsperiodens lengde (artikkel 14). Det er derfor usikkert hva som foreslås på dette punkt, og det bør følgelig klargjøres. Uklarheten gjelder siste setning. Mens den danske versjonen her viser til nasjonale reklamasjonsfrister, viser både engelsk og tysk versjon til nasjonale *foreldelsesfrister* – altså ikke reklamasjonsfrister. De beste grunner taler for at det riktige meningsinnholdet er det som fremgår av den engelske og tyske språkversjonen, altså at det refereres til foreldelsesfrister. Dette harmonerer med fortalens punkt 14, som slår fast at nasjonalstatene uavhengig av dette direktivet skal kunne regulere fritt på områder som ikke er dekket av direktivet. I den forbindelse nevnes foreldelse. Reguleringen i artikkel 14 andre setning fremstår da som en modifikasjon av dette utgangspunktet. ***NBF deler derfor ikke det som kan synes å være departementets syn; at artikkel 14 gir hjemmel for at det i nasjonal rett kan innføres en lenger reklamasjonsfrist enn to år.***

Per i dag har den store majoriteten av EØS-land en to års reklamasjonsfrist. Nesten like mange har ett års reklamasjonsfrist for brukte varer, i erkjennelsen av at forventningene naturlig må være annerledes for brukte- enn for nye varer. NBF mener at det er riktig å differensiere mellom reklamasjonstid for nye og brukte varer. ***NBF mener derfor direktivforslaget burde opprettholdt det som er ordningen i de fleste EØS-land; at reklamasjonsfristen er ett år for brukte varer.***

Det fremgår av artikkel 14 at forbrukeren kan gjøre gjeldende mangler som viser seg ("becomes apparent") innen to år etter levering eller fullført installering. Det legges opp til at det ikke skal gjelde noen relativ reklamasjonsfrist, ved at det må reklameres innen rimelig tid. Det kan derfor i prinsippet komme reklamasjoner lang tid etter at mangelen viser seg/becomes apparent. Dette er uheldig og skaper uforutsigbarhet. Kombinert med omvendt bevisbyrde i hele reklamasjonstiden skaper det også store bevisproblemer for selgersiden. Forbrukeren kan avvente reklamasjon av en påstått mangel som er oppdaget tidlig etter levering helt til like før reklamasjonsfristen utløper. Ettersom tiden går kan det bli vanskeligere for selger å påvise at den påståtte mangelen for eksempel skyldes brukerfeil. I tillegg vil NBF fremheve det samfunnsøkonomisk uheldige i forslaget: dersom mangler ikke blir håndtert, vil skadeomfanget kunne eskalere. Mangler som kunne vært enkle å reparere vil kunne utvikle seg til å bli skader som er svært kostbare å reparere eller endog irreparable om de står uhåndtert. Hvem skal dekke mertapet ved at mangelen utvikler seg? For biler kan dette beløpe seg til merkostnader på godt over kr 100 000 der en mindre mangel (som for eksempel kan registreres som ulyd, risting eller dårlig trekkraft) utvikler seg til motorhavari. ***Direktivet bør derfor inneholde en regel om at det må reklameres innen rimelig tid etter at mangelen ble eller burde blitt oppdaget, eventuelt en to måneders frist, som i dag gjelder i de fleste EØS-land.***

Heving

Direktivforslaget legger opp til et hierarki av misligholdsbeføyelser ved mangler. Primært skal mangelen avhjelpes (ved utbedring eller omlevering). I de tilfeller som er nevnt i utkastets artikkel 9 nr 3 skal forbrukeren kunne kreve prisavslag eller heving. NBF mener det bør presiseres at prisavslag er andre alternativ mens heving er siste alternativ. Dette fremgår ikke klart av utkastet.

Det inngår etter forslaget ingen vesentlighetskvalifikasjon for hevingsadgangen. Det er spesifikt sagt i den innledende begrunnelsen for forslaget at det skal være adgang til å heve selv om ikke mangelen er vesentlig. Dersom dette blir regelen, innebærer det en betydelig utvidelse av forbrukerens interesser og tilsvarende økt byrde for selger. Forslaget fremstår som klart uproporsjonalt.

Særlig for forhandlere av dyre kapitalvarer, som biler, vil det være meget dramatisk med en slik utvidelse av hevingsadgangen. ***NBF fraråder slik regulering av hevingsretten, og mener kravet om***

ikke-uvesentlighet må opprettholdes. Den endringen forslaget legger opp til vil være prisdrivende, ettersom forhandlerne vil måtte legge inn i priskalkylen en økt risiko for å måtte ta tilbake bilen i et hevingsoppgjør.

Det forhold at kjøpet kan heves selv om mangelen er uvesentlig sett i sammenheng med at det ikke stilles krav til at forbrukeren skal reklamere innen rimelig tid, gjør at risikoen for urimelige situasjoner blir særlig stor. Man kan tenke seg at forbrukeren etter kort tid oppdager en mindre mangel ved varen, men velger å bruke varen frem til tett oppunder utløp av ansvarsperioden. Først da kreves heving, noe selger må akseptere (med mindre beføyelsene avhjelp og prisavslag ikke er uttømt) dersom ikke selger kan bevise at feilen ikke utgjør en mangel.

Den sterkt utvidede hevingsadgangen er særlig betenkelig ettersom forbrukeren ikke skal kunne avkreves nyttefradrag. Dette gir i realiteten mer enn full kompensasjon for mangelen. Situasjonen blir svært urimelig for dyre kapitalvarer, som biler. Verdifallet på en to år gammel bil er betydelig. Forholdet mellom dette verdifallet og betydningen av mangelen – som altså kan være uvesentlig – blir fort svært uforholdsmessig. Samtidig kan altså forbrukeren ha hatt fullgod nytte av bilen frem til hevingen. ***NBF mener det må inn i regelverket en bestemmelse om at det skal gjøres fradrag for nytte ved heving.***

Oppsummering

Forslaget utvider dramatisk perioden for omvendt bevisbyrde, noe som vil være svært byrdefullt for næringslivet. Videre er det bekymringsfullt at direktivforslaget ikke stiller krav til reklamasjon innen rimelig tid. Dette vil skape stor usikkerhet og dermed være konfliktskapende. Mangler bør gjennomgående håndteres raskest mulig. Ikke sjelden vil mangler kunne utvikle seg og skape større skade om de ikke blir håndtert. Dette er samfunnsøkonomisk uheldig.

Etter forslaget skal heving kunne skje uavhengig av vesentlighet. Dette fremstår som en forbedring av forbrukernes rettigheter, men vil være svært byrdefullt for næringslivet. Det vil skape stor ubalanse i styrkeforholdet mellom partene, særlig ved salg av dyre og kompliserte kapitalvarer. Om regelen gjennomføres, er det grunn til å frykte at den vil være prisdrivende, ettersom næringslivet må ta høyde for hevingsoppgjør i langt flere saker enn med dagens regelverk. Direktivforslaget passer i det hele tatt dårlig for salg av dyre og teknisk komplekse kapitalvarer som biler.

Direktivet har ingen særregulering for brukte varer, som altså er forutsatt behandlet på samme måte som nye varer. ***Det foreslåtte regelverket passer dårlig for brukte varer, og slår særlig uheldig ut ved salg av dyre og komplekse brukte kapitalvarer, som biler. Det bør derfor innføres ulike regler for nye og brukte varer.*** Når en brukt vare selges starter regelverket på null igjen, på samme måte som det gjorde for varen da den ble solgt første gang. Alle frister starter påny, noe som gir forbrukeren forventninger som fort blir feilslåtte. En brukt bil er et helt annet produkt enn en nybil. Den vil oftere måtte repareres og er påvirket av tidligere bruk. Det er urimelig at reklamasjonsfristen skal være like lang som for nybiler. Dette har da også, etter NBFs opplysninger, over halvparten av EØS-statene erkjent når de har fastsatt at det for brukte varer skal være kortere reklamasjonsfrist enn for nye varer. I tillegg bør brukte varer behandles på annen måte enn nye når det gjelder bevisbyrden. Jo eldre en bil blir og jo flere eiere den har hatt, jo vanskeligere blir bevisbildet. Dersom regelverket ender med å utvide den omvendte bevisbyrden til to år, bør denne perioden i alle fall ikke utvides for salg av brukte varer.

Avslutningsvis vil NBF uttrykke bekymring i forhold til departementets grunninnstilling om at forbrukervernet ikke må reduseres, og at dersom vernet svekkes på ett punkt, må det kompenseres på (minst) et annet. Et slikt standpunkt tar ikke tilstrekkelig hensyn til at forslaget til forbrukerkjøpsdirektiv er svært sammensatt. På noen punkt vil forslaget svekke forbrukervernet, mens det på mange andre punkt vil styrke vernet. Det å veie en ulempe på ett punkt opp mot en fordel på et

annet er vanskelig. NBF er enig i at det er viktig at den presumptive ubalansen som er i kontrakter inngått mellom forbruker og næringsdrivende må søkes balansert. ***Det er imidlertid viktig å ikke helt miste av syne hensynet til den næringsdrivende. I iveren etter å ivareta forbrukerens interesser, kan en komme i skade for at ubalansen vipper over, slik at kontraktsforholdet blir urimelig i forhold til den næringsdrivende.*** Dette kan i sin tur føre til at de næringsdrivende ser seg nødt til å øke prisene, for å sikre seg mot stor økonomisk risikoeksponering, eventuelt at tilbudet på annen måte ikke blir så godt det kunne ha blitt med mer balansert forhold mellom forbruker og næringsdrivende.

Med vennlig hilsen
NORGES BILBRANSJEFORBUND



Stig Morten Nilsen
Administrerende direktør



Anna E. Nordbø
Advokat