



Konkurrensen i Sverige 2018

Kapitel 18 Bilverkstäder

RAPPORT 2018:1



KONKURRENSVERKET
Swedish Competition Authority

Utdrag

Det här dokumentet innehåller ett utdrag ur Konkurrensverkets rapport Konkurrensen i Sverige (rapportserie 2018:1).

Du kan läsa hela rapporten på vår webbplats

<http://www.konkurrensverket.se/publikationer/konkurrensen-i-sverige-2018/>

18 Bilverkstäder

18.1 Marknaden²⁹⁰

Majoriteten av bilverkstadsföretagen i Sverige bedriver allmän service och reparation av motorfordon. Det finns såväl enskilda verkstäder med endast en eller ett fåtal anställda som kedjeanslutna verkstäder med ett stort antal anställda. Marknaden består av både auktoriserade märkesverkstäder som specialiserat sig på att serva och reparera bilar av ett eller ett fåtal specifika märken och så kallade allverkstäder som är märkesoberoende och tar sig an flertalet bilmärken. Branschen företräds främst av två branschföreningar; Motorbranschens riksförbund (MRF) med cirka 1 500 medlemmar och Sveriges Fordonsverkstäders förening (SFVF) med cirka 2 000 medlemmar. Därutöver finns Sveriges Bildelsgrossisters förening (SBF) med ett knappt 20-tal leverantörer av reservdelar och biltillbehör och Sveriges Bilåtervinnares Riksförbund (SBR) som organiserar cirka 300 bildemonterare.

Det finns uppskattningsvis 4 500 bilverkstadsföretag av betydelse som erbjuder service och reparation av personbilar. Av dessa är cirka 900 auktoriserade för ett eller flera bilmärken medan övriga är icke-auktorerade och märkesoberoende. Det finns ungefär 600 specialiserade skadeverkstäder för plåt-, lack- och plastskador. Antalet verkstäder har under många år minskat efter nedläggningar, uppköp och sammanslagningar av verkstadsföretag.

Fordonsmarknaden förändras i snabb takt och stor omfattning. Det handlar inte bara om självkörande fordon eller den i övrigt snabba tekniska utvecklingen. Det handlar även om att fler och fler bilar

²⁹⁰ Källor: Konsumentverkets Konsumentrapport 2016 och MD 2012:13 (Kia-domen).

marknadsförs och säljs via säljkanaler på internet. Dessutom marknadsförs olika alternativ till ägande såsom leasing eller prenumeration vilket ger konsumenten rätt att använda utan att äga.

För bilverkstäderna innebär den elektroniska utvecklingen krav på nya tekniska hjälpmedel men även behov av att se till så att kompetensutvecklingen sker i samma takt som utvecklingen. Det faktum att fler och fler konsumenter väljer att leasa bilar, inklusive bland annat serviceavtal, i stället för att köpa bilar innebär att det kan bli svårare för bilverkstäder som inte är anslutna till återförsäljarens "leasingnät" att nå den omsättning som krävs för att vara lönsamma.

18.2 Försäkringsrelaterad verksamhet

Det finns inget samlat register över alla bilverkstäder. De verkstäder som i huvudsak tar hand om försäkringsskador kallas skadeverkstäder men det finns även glas-, plast- och lackeringsverkstäder som tar hand om försäkringsskador. Skadeverkstäder är ofta specialiserade på ett eller ett fåtal bilmärken vilket delvis beror på den pågående tekniska utvecklingen som innebär att våra bilar blir alltmer tekniskt avancerade. Den tekniska utvecklingen har inneburit att verkstäderna ofta behöver särskild utrustning och kunskap för att kunna reparera bilar av ett visst märke.

Enligt uppgifter från branschorganisationen Svensk Försäkring betalade försäkringsbolagen ut drygt 12,1 miljarder kronor för trafik- och motorfordonsförsäkringsskador år 2015.²⁹¹ En stor del av dessa pengar betalas ut till verkstäder, men inte alla. Om en bil är så pass skadad att de beräknade reparationskostnaderna överstiger bilens marknadsvärde eller om skadorna är så omfattande och

²⁹¹ Svensk Försäkring *Trafik och motor 2016*.

allvarliga att de inte går att reparera kommer bilen att skrotas. Det betyder att försäkringsbolaget betalar försäkringstagaren en engångssumma (inlösen) och sedan säljer bilen till ett bildemonteringsföretag.

Av marknadens närmare 300 bildemonterare har cirka 60 egna avtal med försäkringsbolag och övriga har möjlighet att köpa bilar som ska skrotas via auktionsförfaranden som försäkringsbolag ibland använder. Bildemonteringsföretagen kan sedan sälja reservdelarna från fordonen till skadeverkstäder som normalt är bundna enligt avtal med försäkringsbolagen att i första hand använda reservdelar från bildemonteringsföretag när de utför en skadereparation som betalas av försäkringsbolag för att sänka kostnaderna.

Försäkringsbolagen strävar normalt efter att kontraktera ett antal skadeverkstäder som motsvarar försäkringsbolagets behov och dessutom ha en jämn geografisk spridning. I dessa upphandlingar uppställs olika krav som till exempel att reparationer ska göras fackmannamässigt, att verkstaden ska följa Allmänna reklamationsnämndens (ARN) beslut och vissa försäkringsbolag har egna certifieringskrav. De krav som försäkringsbolagen ställer kan vara olika betungande för olika verkstäder.

Skadeverkstäder är ofta specialiserade på ett eller flera bilmärken och eftersträvar därför att ha avtal med många försäkringsbolag för att få så många beställningar som möjligt. Skadeverkstäder bedriver vanligtvis även annan verksamhet, det är till exempel inte ovanligt att de också är serviceverkstäder. De största bilverkstäderna har även egna integrerade glas-, plast- och lackeringsverkstäder. Annars löser man det ofta genom avtal med någon verkstad i geografisk närhet.

En krockad bil kan ofta vara i behov av såväl glas-, plast-, plåt- som lackeringsarbeten. Trots detta kontrakterar försäkringsbolagen i de

flesta fallen endast en skadeverkstad som sedan själv anlitar andra specialverkstäder som underleverantörer. Om så är fallet faktureras skadeverkstaden av underleverantörerna och skadeverkstaden för kostnaden vidare till försäkringsbolaget.

Vid prissättningen av fordonsreparationer är det i huvudsak materialkostnader, arbetstid och verkstadens timpris för arbetet som bestämmer priset. Försäkringsbolagen har inflytande över reparationspriserna genom verkstadens arbetskostnad. Dels träffar varje försäkringsbolag individuella avtal med verkstäderna om vilket timpris som ska gälla vid arbete med försäkringsskador, dels har de via ett elektroniskt verktyg som heter CABAS inflytande över vilka monteringstider som gäller för olika typer av arbete.²⁹²

De stora försäkringsbolagen har stor påverkan på utvecklingen för skadeverkstadsmarknaden. Hur de väljer att arbeta och vilka krav försäkringsbolagen ställer på verkstäderna i upphandlingar kan vara avgörande för aktörerna på denna marknad där den genomsnittliga vinstmarginalen är förhållandevis låg, drygt tre procent²⁹³, men investeringskraven är stora. Det är svårt att bedöma hur stor betydelse försäkringsbolagens betalningar för skadereparationer har för marknaden i stort eftersom den totala omsättningen på marknaden för bilverkstäder är osäker. För många skadeverkstäder och specialverkstäder kan dock försäkringsrelaterade arbeten stå för en betydande andel av verkstädernas samlade omsättning.

²⁹² CABAS tillhandahålls av CAB Group AB som grundades i mitten av 70-talet och ägs i dag av försäkringsbolagen If, Folksam, Länsförsäkringar och Trygg Hansa.

²⁹³ Uppgift från MRF.