



Makten över bilen

En rapport om bilförsäkringar och marknaden
för bilreparationer

RAPPORT 2019:2

Konkurrensverket Juni 2019

Utredare: Leif Nordqvist, Stig-Arne Ankner, Johan Adamsson
(t.o.m. mars 2018)

ISSN-nr 1401-8438

Elanders Sverige AB, 2019

Foto: IStock

Förord

I juli 2018 publicerade Konkurrensverket en rapport om några av våra käraste familjemedlemmar, husdjuren. Nu har det blivit dags att beskriva marknadsförhållandena för en annan kär ägodel – bilen.

Bilförsäkringsmarknaden och bilverkstadsmarknaden omsätter varje år stora belopp. Det är därför viktigt för konsumenterna att det finns en väl fungerande konkurrens mellan de olika aktörerna på marknaderna. Försäljningen av nya bilar har slagit rekord de senaste åren och det har blivit alltmer vanligt att det vid köpet av en ny bil följer med ett paket av tjänster som försäkring, service och finansiering.

Liksom vid försäkring av djur försäkras vi i Sverige våra bilar i mycket högre utsträckning än vad som sker i andra länder. Vi har precis som i andra länder inom EU en obligatorisk trafikförsäkring men också en så kallad vagnskadegaranti som ingår vid köp av ny personbil, något som inte existerar i andra länder. I rapporten resoneras bland annat om hur dessa omständigheter påverkar konkurrensen.

Stockholm juni 2019

Karin Lunning
Stf. generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	6
Summary	10
1 Inledning.....	14
2 Personbilsflottans utveckling	16
2.1 Det nyregistreras allt fler personbilar	16
2.2 Personbilsflottan blir allt äldre	19
3 Försäkringsverksamhet och verkstadsmarknad..	20
4 Försäkringsmarknaden för motorfordon	23
4.1 Drygt fem miljoner personbilar är försäkrade i Sverige.....	23
4.2 Allmänt om försäkringsmarknaden för motorfordon	24
4.3 Försäkringar är problematiska för konsumenterna	25
4.4 Vilka faktorer påverkar premiens storlek	25
4.5 Vagnskadegarantin är unik för Sverige.....	26
4.6 Det är inte möjligt att köpa en ny bil utan vagnskadegaranti	28
4.7 Vagnskadegarantin innebär att nya bilar repareras av märkesverkstäder under de tre första åren	29
4.8 Märkesförsäkring.....	31
4.9 Försäkringsbolag upphandlar skadeverkstäder	32
4.10 Konsumenterna klagar på bilförsäkringar och skaderegleringen	33
4.11 Premierna minskar för trafikförsäkringar men ökar för motorfordonsförsäkringar.....	35

4.12	Skatten på trafikförsäkringspremier	38
4.13	Trafikskador och skadebelopp	39
4.14	Premier, utbetalda belopp m.m. för trafik- och motorfordonsförsäkringar.....	40
4.15	Nya bilförsäkringar som påverkas av körstil	43
5	Marknaden för bilverkstäder	44
5.1	Eftermarknaden	44
5.2	Klagomål på bilreparationer	46
5.3	Försäkringsrelaterad verkstadsverksamhet.....	46
5.4	Prissättning av fordonsreparationer, CABAS	48
5.5	Nya finansieringsformer som privatleasing	52
5.6	Uppkopplade bilar och rätten till fordonsdata.....	54
6	Konkurrensregler för motorfordonssektorn	58
6.1	Generellt om gruppundantag	58
6.2	Gruppundantag för motorfordon	59
6.3	Kia-domen om nybilsgaranti	62
7	Konkurrensverkets analys och slutsatser	64
8	Referenser	74

Sammanfattning

Hela 97 procent av svenskarna har en hemförsäkring. Det överträffas endast av att 99 procent av alla bilägare har en bilförsäkring. Men tilläggas bör att det finns en skyldighet enligt lag att ha trafikförsäkring för personbil. Normalt kompletteras trafikförsäkringen med en hel- eller halvförsäkring. Vid utgången av 2018 fanns det knappt 5,1 miljoner personbilar försäkrade i Sverige. Antalet försäkrade personbilar har ökat stadigt över tid och går hand i hand med allt fler nyregistrerade bilar.

Många äldre bilar är högt försäkrade

En generell iakttagelse är att bilar i Sverige är välförsäkrade och att svenskar i en internationell jämförelse i större utsträckning försäkrar även äldre bilar. Samtidigt kan vi konstatera att bilförsäkringar hör till försäkringsbolagens mer lönsamma marknader. Förutom att jämföra försäkringar mellan försäkringsbolag kan det därför finnas anledning för många bilägare, särskilt av äldre bilar med låga ekonomiska värden, att överväga om de verkligen har behov av ett så omfattande försäkringskydd som de har i dag.

I Sverige är det inte möjligt att köpa en ny bil utan vagnskadegaranti

I Sverige erbjuder inte någon biltillverkare möjligheten att köpa en ny personbil utan så kallad vagnskadegaranti. Vagnskadegarantin är unik och finns inte i något annat land i Europa. Den gäller normalt under de första tre åren. Vagnskadegaranti är en försäkring som generalagenten upphandlar av ett försäkringsbolag. Ett problem är att det saknas uppgift om hur stor del av nybilspriset som utgörs av premien för vagnskadegarantin. Utmärkande är också att det vid reparationer de första tre åren där vagnskadegarantin utnyttjas finns ett krav om att bilen måste repareras på en auktoriserad verkstad.

Konkurrensverket anser att det vore bättre för konkurrensen och för konsumenterna (privatpersoner och företag) om köparen själv kan bestämma om det ska ingå en vagnskadegaranti eller inte vid köp av ny bil. Eftersom vagnskadegarantin egentligen är en försäkring bör konsumenter bli informerade om priset för vagnskadegarantin och kunna välja om de enbart vill teckna den obligatoriska trafikförsäkringen eller komplettera den med valfria halv- eller helförsäkringar i valfritt försäkringsbolag.

Försäkringsbolagen styr marknaden för skadeverkstäder

Försäkringsbolagen har stor inverkan på marknaden för bilverkstäder och villkoren för skadereparationerna. Genom skaderegleringen styr försäkringsbolagen vilka verkstäder som får reparera bilarna. Genom ett beräkningsverktyg som heter CABAS styrs i princip även vad reparationerna får kosta. Bolaget som utvecklat beräkningsverktyget samägs av de fyra största försäkringsbolagen, Länsförsäkringar, If, Folksam och Trygg Hansa. Flera försäkringsbolag ställer vidare egna certifieringskrav som kan vara ekonomiskt betungande framför allt för oberoende verkstäder som vill kunna erbjuda sina tjänster till flera försäkringsbolag.

Försäkringsbolagen besitter således en stark köparmakt. Det är helt nödvändigt för de verkstäder som vill utföra skadereparationer åt försäkringsbolag att de ansluter sig till CABAS, då någon egentlig konkurrent till CABAS inte existerar i Sverige.

Antalet oberoende verkstäder minskar

Under lång tid har antalet oberoende verkstäder minskat i landet. Nedläggningar, uppköp och sammanslagningar av verkstadsföretag har varit vanligt förekommande.

Vagnskadegarantins villkor och utformning, försäkringsbolagens certifieringskrav och styrning av reparationer till auktoriserade skadeverkstäder samt ett ökat antal märkesförsäkringar har bidragit till att oberoende verkstäder fått det allt svårare att konkurrera med auktoriserade verkstäder. Den allt starkare marknadspositionen för märkesverkstäder har sannolikt påverkats även av andra utvecklingstrender, som till exempel att bilarna har blivit allt mer tekniskt avancerade, datoriserade och uppkopplade samt att allt fler väljer privatleasing i stället för att på traditionellt sätt köpa en ny bil.

Färre oberoende skadeverkstäder leder till sämre konkurrens även på servicemarknaden

Marknaden för skadereparationer påverkar även i förlängningen marknaden på servicesidan. Detta beror på att dessa tjänster är starkt integrerade och nödvändiga för att skapa tillräcklig lönsamhet inom de flesta verkstadsrörelser. Möjligheten för oberoende verkstäder att konkurrera på servicemarknaden begränsas även av att privatleasing av bilar blivit allt vanligare under senare år. Ungefär 30 procent av alla nya personbilar säljs med denna typ av avtal. I leasingavtalen, som normalt är treåriga, ingår att service och underhåll ska ske på märkesverkstäder. En risk med utvecklingen mot allt fler uppkopplade bilar (connected cars) är vidare att insamlad information och fordonsdata i stor utsträckning förbehålls respektive biltillverkare och auktoriserade märkesverkstäder, vilket kan göra det svårt för oberoende verkstäder att konkurrera om många nya innovativa tjänster.

Möjlighet att få tillgång till fordonsdata är väsentligt även för försäkringsbolag och andra tjänsteleverantörer. Tillgång till fordonsdata för andra än biltillverkarna är en förutsättning för att värna den fria konkurrensen på de olika marknader som redan finns och kommer att utvecklas inom och i anslutning till fordonsmarknaden.

Eftersom kostnaden för att utföra en service hos en oberoende verkstad normalt sett är lägre än hos en märkesverkstad får konsumenterna betala onödigt mycket för motsvarande verkstadstjänster. Med en verkstadsmarknad utan ett starkt konkurrenstryck mot märkesverkstäderna kan det inte uteslutas att priset på försäkringarna stiger på längre sikt.

En effekt av ett minskande antal oberoende verkstäder är sämre möjligheter för bilägarna att hitta ett varierat utbud av verkstäder inom rimliga geografiska avstånd. Det gäller oavsett om man efterfrågar årlig service, en skadereparation som ska betalas av ett försäkringsbolag eller en reparation som ska betalas av bilägaren själv.

Summary

An impressive 97 percent of all Swedes have home insurance. This is exceeded only by car owners, of whom 99 percent have car insurance. However, it should be mentioned that there is a compulsory requirement of a third party liability insurance for every passenger car in Sweden. Normally, this compulsory insurance is supplemented with other insurance (optional or so-called comprehensive cover). At year-end 2018, there were nearly 5.1 million insured passenger cars in Sweden. The number of insured passenger cars has increased steadily over time and is related to the growing number of newly registered cars.

Many old cars are highly insured

A general observation is that many people in Sweden have a high level of insurance coverage and that Swedes in an international comparison tend to insure their cars regardless of a car's age. This indicates that the price sensitivity on insurance is low among consumers, which can lead to limited competition. In addition to compare insurance policies between different companies, it might be appropriate for many car owners, especially of older cars of low economic values, to consider whether they really need as comprehensive insurances as they have today.

In Sweden, you cannot buy a new car without a vehicle damage guarantee

In Sweden, it is not possible to buy a new passenger car without a so-called vehicle damage guarantee. The vehicle damage guarantee is unique and does not exist in any other country in Europe. It normally applies during the first three years. The vehicle damage guarantee is an insurance, covering material damage to the vehicle, that the car manufacturer or importer has procured from an insurance

company. One problem is that there is no information on how much of the price of a new car is made up of the premium for the vehicle damage guarantee. A characteristic of the vehicle damage guarantee is that a repair during the first three years, for which the guarantee is claimed, must be performed at an authorised garage. The deductible amount in the vehicle damage guarantee is also much higher than in a regular comprehensive vehicle damage insurance policy.

The Competition Authority is of the opinion that it should be possible for the buyer to opt out of the three-year damage guarantee against a lower purchase price for a new car. Since the damage guarantee is an insurance and consumers in other situations can choose whether they want to subscribe only to the compulsory third party liability insurance or supplement it with comprehensive insurance, it should also be optional to buy a new passenger car with or without a damage guarantee.

The insurance companies govern the market for repair garages

The insurance companies have a large impact on the market for car garages and the terms for damage repairs. Through settlement of claims, the insurance companies govern which garages repair the cars. Furthermore, a calculation tool called CABAS largely governs what the repairs will cost. The company that has developed the calculation tool is co-owned by the four largest insurance companies. Several insurance companies also have their own certification requirements, which can be financially burdensome, especially for independent garages that want to offer their services to multiple insurance companies.

It can be concluded that the balance of power on the market is uneven between the insurance companies and individual repair garages. The insurance companies have a strong purchasing power.

The number of independent garages is decreasing

The number of independent garages in the country has been decreasing for a long time. Closures, acquisitions and mergers of garage companies have been common.

The terms and design of the vehicle damage guarantee, the insurance companies' certification requirements and tendency to refer repairs to authorised repair garages, and an increased number of brand insurances have all contributed to making it more difficult for independent garages to compete with authorised garages. The increasingly strong market position of brand garages has likely also been affected by other development trends – cars becoming more technically advanced, computerised and connected, and more people are opting for private leasing rather than buying a new car in a more traditional manner.

Fewer independent garages lead to weaker competition also in the service market

The market for claims repairs also affects the market on the service side, as these services are strongly integrated and necessary to create sufficient profitability in most garage operations. The possibility for independent garages to compete in the service market is also limited by the fact that private leasing of cars has become more common in recent years.

30 percent of all new passenger cars are sold under such contracts. The leasing contracts, which usually have a term of three years, state that servicing and maintenance shall be performed in brand garages. Furthermore, a risk related to the development toward more connected cars is that gathered information and vehicle data will only be the proprietary knowledge of each respective car manufacturer and authorised brand garages. This can make it difficult for independent garages to compete in regards to many kinds of new, innovative services.

The ability to access vehicle data is also essential for insurance companies and other service providers. Access to vehicle data for others than the car manufacturers is a prerequisite for safeguarding free competition in the various markets that already exist and will develop within and in connection with the automotive market.

As the cost for getting a car serviced at an independent garage is usually lower than at a brand garage, the consumers are, as a consequence of this, paying more than necessary for garage services. On a poorly functioning garage market, without a strong competitive pressure against the brand garages, it cannot be excluded that the price of insurance policies will rise in the long term.

One effect of a decreased number of independent garages is a general deterioration in the possibilities for car owners to find a varied range of garages within a reasonable geographical distance. This is the case regardless of whether the owner is looking for annual servicing, damage repair paid for by an insurance company, or a repair paid for by the car owner him- or herself.

1 Inledning

Med den här rapporten vill Konkurrensverket lyfta fram ett antal konkurrens- och konsumentrelaterade förhållanden i relationen mellan biltillverkare samt försäkrings- och verkstadsbranscherna. Avsikten är främst att stimulera fortsatt diskussion samt överväganden hos marknadernas olika aktörer och andra myndigheter kring de uppmärksammade frågorna. Även för bilägare och försäkringsstagare i allmänhet kan rapporten förhoppningsvis bidra till en ökad marknadskänedom.

En anledning till att Konkurrensverket vill belysa marknaden för bilförsäkringar är att Konsumentverket i flera år har listat försäkringar och bilverkstadstjänster som några av de mest problematiska konsumentmarknaderna i sin årliga konsumentrapport. Ett syfte med rapporten är därför att sprida information och kunskap om dessa marknader och hur de olika aktörernas agerande påverkar konkurrensen och därmed även konsumenterna.

Vi fäster särskild uppmärksamhet vid den så kallade vagnskadegarantins utformning eftersom den bland annat styr valet av reparationsverkstad de första tre åren. Vagnskadegarantin, som är unik för Sverige, är en försäkring som upphandlas av generalagenten och premien för den ingår i nybilspriset. Vi kommer även att belysa försäkringsbolagens allmänna styrning av skadereparationer mot vissa verkstäder. Andra frågor som kommer att belysas är marknadernas utveckling, exempelvis vad gäller själva bilaffären (främst privatleasing), fordonsflottans tekniska utveckling och nya försäkringslösningar.

Både bilarna, bilmarknaden och angränsande marknader har förändrats betydligt de senaste decennierna. Att marknader ständigt förändras är normalt, önskat och ofta en följd av teknisk utveckling,

ändrade kundpreferenser och samhällsutvecklingen i stort. Konkursverket vill fästa särskild uppmärksamhet vid att nästan allt som hör ihop med ett nybilsköp i dag köps som ett paket. Detta påverkar konkurrensen på de olika delmarknaderna: själva bilköpet, försäkring och skadereglering, service och finansiering. Det är snart bara drivmedlet som köps separat.

Konkurrens bygger på fristående företag (på utbudssidan) och valfrihet för konsumenterna (på efterfrågsidan). Men hur ser det egentligen ut när man köper en bil? Numera är det som nämnts ovan vanligt att med ett nybilsköp följer både service-, finansierings- och försäkringslösningar. Med försäkringslösningen följer i sin tur oftast en verkstadsorganisation som är kopplad till bilmärket. Sedan länge säljs alla nya personbilar i Sverige med en så kallad vagnskadegaranti. Det är egentligen en försäkring som inte har valts av kunden, utan erbjuds av generalagenten i samarbete med ett försäkringsbolag.

Vagnskadegarantin, försäkringsbolagens verkstadsavtal och utvecklingen mot allt fler märkesförsäkringar medför en starkare marknadsposition för märkesverkstäder. Därutöver finns även andra förklaringar, som till exempel att bilarna har blivit allt mer tekniskt avancerade och att allt fler privat-leasar sina bilar.

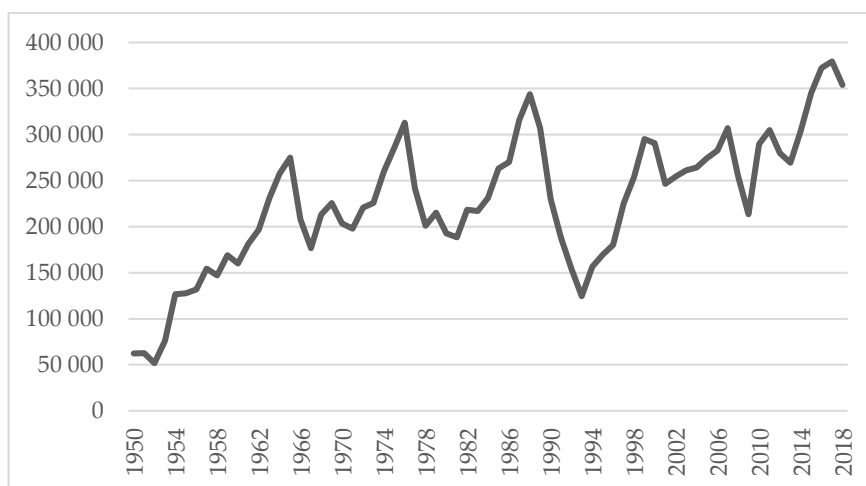
Utvecklingen har bidragit till att det blivit allt svårare att driva oberoende bilverkstäder i Sverige och denna typ av verkstäder har därför minskat i antal. Det finns fortfarande försäkringar som inte är kopplade till specifika bilmärken och som inte ställer krav på var bilen ska repareras. Men marknaden och antalet verkstäder har förändrats kraftigt vilket kan medföra långa restider för konsumenterna till verkstaden inte minst vid försäkringsskador för boende i glesbygd.

2 Personbilsflottans utveckling

2.1 Det nyregistreras allt fler personbilar

Antalet nyregistreringar av personbilar över tid följer i stort konjunkturcyklerna. Rekordåret 2017 nyregistrerades närmare 380 000 personbilar, vilket var det högsta antalet sedan mätningarna inleddes 1950.¹ Enligt Trafikanalys fanns i december 2018 drygt 4,9 miljoner personbilar i trafik, varav 21 procent ägs av juridiska personer. Resterande 79 procent ägs av privatpersoner. Företagsleasing av personbilar är relativt vanligt i Sverige (tjänstebilar). Den har ökat från drygt 268 000 leasade bilar 2008 till knappt 360 000 leasade bilar 2017.²

Figur 1 Antal nyregistrerade personbilar 1950–2018



Källa: Bil Sweden

¹ Alla nyregistrerade bilar är inte nya från fabrik. I undantagsfall kan det röra sig om äldre modeller som sålts efter en lång tid hos bilhandlare, andelen är dock liten.

² Här ingår inte privatleasing, se avsnitt 6.1.

Tjänstebilsmarknaden påverkar även privatbilsmarknaden då den bidrar till att försörja den marknaden med nyare begagnade personbilar, ofta till för konsumenterna attraktiva priser. Normalt löper ett tjänstebilskontrakt på 36 månader, varefter bilarna säljs till privatpersoner av återförsäljare och på internet via auktioner. Det är vanligt att nya tjänstebilar prissätts runt 7,5 basbelopp³. Detta beror på att det över 7,5 basbelopp utgår ett högre förmånsvärde på den överskjutande delen.⁴

Biltätheten är 477 personbilar per 1 000 invånare i Sverige. Biltätheten är högre i landsbygdskommuner än i kommuner i storstadsområden. I Malungs-Sälens kommun är biltätheten högst i landet med 677 personbilar i trafik per 1 000 invånare. Lägst biltäthet har Sundbyberg med 318 personbilar i trafik per 1 000 invånare.⁵

Av 365 000 nyregistrerade personbilar 2018 förvärvades knappt 117 000 av privatpersoner och 248 000 av juridiska personer, varav 119 000 var av bilhandlare. Av nybilsförsäljningen står företagsförsäljningen för 52 procent om försäljningen till bilhandlare räknas bort.⁶

³ Basbeloppet räknas ut av Statistiska Centralbyrån (SCB) med hänsyn tagen till konsumentprisindex (KPI). År 2018 var ett basbelopp 45 500 kronor.

⁴ Konkurrensverket (2016) *Personbilsmarknad i förändring*, Uppdragsforskningsrapport 2016:5.

⁵ Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2018*.

⁶ Trafikanalys, *Nyregistrering av personbilar efter typ av ägare*, 19-2.

När det gäller nyregistreringar av personbilar efter drivmedel så var 48 procent av personbilarna bensinbilar, 38 procent dieselbilar och 15 procent elbilar, el- eller laddhybrider under 2018.⁷ Enligt Trafikanalys så bedöms det ske stora förändringar av nyregistreringar efter drivmedel fram till 2020. Framför allt så beräknas el/hybridbilar öka kraftigt, till 30 procent, medan diesel beräknas minska till 33 procent och bensin till 37 procent. Regeringens mål på lång sikt är att Sverige ska ha en fossilfri fordonsflotta. Hur personbilsflottan utvecklas beror, enligt Trafikanalys, i hög grad av ekonomiska styrmedel (exempelvis koldioxidskatter) och bränsleprisutvecklingen.⁸

Av de drygt 4,9 miljoner personbilar som fanns i trafik vid utgången av 2018 drevs 2,8 miljoner med bensin, drygt 1,7 miljoner med diesel och drygt 212 000 med etanol. Personbilar som drevs med el, elhybrider eller laddhybrider uppgick sammantaget till drygt 156 000. Andelen personbilar som drivs med fossila bränslen är alltså fortfarande mycket hög. Dock har personbilar som är laddhybrider ökat kraftigt från mycket låga nivåer, från 651 stycken vid utgången av 2012 till drygt 49 000 vid utgången av 2018.⁹

⁷ Elhybrider har två motorer, en vanlig förbränningsmotor och en elmotor. En elhybrid kan inte laddas med el utifrån. Laddhybrider kallas även plug-in-hybrid och har två motorer: en förbränningsmotor och en elmotor. Laddhybrider har precis som elbilar ett batteri som kan laddas från elnätet, men batteriet räcker inte lika långt som det i de renodlade elbilarna. <https://www.miljofordon.se/bilar>

⁸ Trafikanalys (2017) *Prognos för fordonsflottans utveckling i Sverige*, 2017:8.

⁹ Trafikanalys, *Fordon på väg, Fordon 2018*, tabell p5, www.trafa.se/vagtrafik/forдон/

Under 2018 utgjordes två procent av nybilsförsäljningen av elbilar och prognoser för 2019 pekar på en fördubbling av elbilsförsäljningen. Allt fler av biltillverkarnas nya bilmodeller kommer att vara elbilar. Det skiljer sig lite mellan prognosinstituten men någon gång 2025–2030 förväntas marknadsandelen för nybilsförsäljning av bilar som drivs enbart med el vara större än för laddhybrider. Något som i slutändan avgör är förstås även ekonomin, det vill säga om elbilen kan bli billigare att köpa och äga än en bil som drivs med fossila bränslen. I dagsläget är elbilar betydligt dyrare än bilar som drivs med fossila bränslen. Den kritiska faktorn i elbilen är batteriet men enligt prognoser är priserna för batterier på väg att sjunka.¹⁰ Förutom priset är framför allt batteriets prestanda, det vill säga hur långt bilen kan köras på en laddning, avgörande för hur väl elbilen klarar konkurrensen med fossildrivna bilar.

2.2 Personbilsflottan blir allt äldre

Personbilsflottan har successivt blivit allt äldre. År 1990 var medelåldern för en personbil i trafik 7,4 år och 2015 hade medelåldern ökat till 10 år.¹¹ Den genomsnittliga tekniska livslängden på en personbil är i Sverige cirka 17 år. Personbilsflottans ålder visar stora regionala skillnader. I Norrlandskommuner som Överkalix och Åsele är genomsnittsåldern 16 år att jämföra med Solna som har den lägsta genomsnittsåldern i Sverige på 4,9 år. Ungefär 25 procent av hela personbilsflottan är yngre än tre år.¹²

¹⁰ Power Circle (2018) *Elbilsläget 2018*, <http://press.powercircle.org/documents/elbilslaaget-2018-med-ny-prognos-85299>

¹¹ Trafikanalys (2016) *Statistik över fordonsflottans utveckling*, 2016:13.

¹² SOU 2016:33, *Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon*.

3 Försäkringsverksamhet och verkstadsmarknad

Försäkringar erbjuder konsumenten en säker kostnad i utbyte mot en ekonomisk risk.

Skadefrekvensen, det vill säga antalet försäkringsskador, och kostnadsläget på marknaden för bilreparationer och reservdelar, är av stor betydelse för försäkringsbolagen. En snabb förändring av skadefrekvens eller kostnadsläge innebär förändrade risker för försäkringsbolag. De verktyg som försäkringsbolag kan använda för att balansera förändrade risker är premien och övriga försäkringsvillkor.

Det finns många faktorer som kan driva på kostnaderna på en marknad. En snabbt ökad efterfrågan eller nya tekniker som gör det nödvändigt med stora investeringar i större lokaler respektive nya maskiner eller material är några exempel. Om ett försäkringsbolags kostnader för reservdelar eller skadereparationer för försäkrade bilar ökar kan det bli nödvändigt för bolaget att höja premierna för att täcka de ökande kostnaderna och därigenom de beräknade riskerna. Det innebär samtidigt att konsumenternas försäkringskostnader stiger och vissa konsumenter kommer sannolikt inte längre anse att det är värt priset att försäkra sin bil i samma utsträckning som tidigare – åtminstone i teorin. Det kan i detta sammanhang emellertid konstateras att Sverige i en internationell jämförelse synes ha många bilar som är högt försäkrade, utöver den obligatoriska trafikförsäkringen. För många försäkringstagare med äldre bilmodeller torde försäkringspremierna därmed utgöra en relativt stor andel av bilens och tänkbara skadereparationers värde.

Om å andra sidan försäkringsbolagen på olika sätt lyckas pressa kostnadsutvecklingen för skadereparationer effektivt kan det medföra förutsättningar till sänkta premier till nytta för konsumenterna. Detta kan även bidra till en ökad konkurrens på verkstadsmarknaden med allt effektivare verkstadsföretag.

Det kan på samma gång finnas en risk för att starka försäkringsbolag påverkar verkstadsmarknaden negativt. Det bygger på antagandet att försäkringsbolagen har en avsevärd köparmakt och därmed kan utöva ett betydande inflytande på verkstadsmarknadens verksamhetsvillkor. I förlängningen kan det i så fall få till följd att även effektiva verkstadsföretag inte längre har råd att göra nödvändiga investeringar i personal, kompetensutveckling, IT-system och teknik.

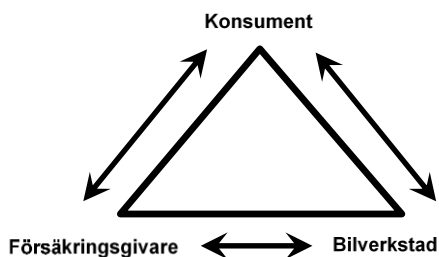
Går denna utveckling alltför långt finns det en risk att många verkstadsföretag försvinner från marknaden. De utvecklingstrender och andra uppgifter som redovisas i denna rapport tyder på att det främst är antalet oberoende verkstäder som minskat under senare år. Konkurrensen på verkstadsmarknaden kan därmed bli sämre fungerande eftersom konkurrenstrycket på kvarvarande, företrädesvis auktoriserade märkesverkstäder, i så fall minskar.

Det betydande inflytande som försäkringsbolagen har över förutsättningar och villkor för att bedriva verkstadsverksamhet kan i förlängningen komma att innebära att även den del av skadereparationsmarknaden som inte finansieras av försäkringar påverkas negativt. I det här fallet kan det handla om att även den bilägare som inte har en vagnskadegaranti eller helförsäkring på sikt bara möter märkesverkstäder på marknaden, och inga oberoende verkstäder, när en skada ska repareras. Märkesverkstäder är generellt

dyrare än oberoende verkstäder och vid reparationer torde märkesverkstaden även vid dessa reparationer vilja använda bilmärkets originalreservdelar vilka normalt är dyrare än andra reservdelar av motsvarande kvalitet.

Sammanfattningsvis skulle detta kunna leda till att konsumenter inte kan dra fördel av de lägre priser och bättre service som en effektiv konkurrens mellan olika typer av verkstäder bidrar till. En effektiv marknad kan i detta fall sägas förutsätta att det råder balans mellan de tre parter (konsument, bilverkstad och försäkringsbolag) som knyts samman genom försäkringsavtalet. Om inte dessa marknader fungerar effektivt kommer nämligen inte heller marknaden för försäkringar att fungera effektivt. Konsumenter riskerar då att antingen få betala mer än nödvändigt för försäkringen eller behöva överväga att välja bort försäkringen om kostnaden upplevs som för hög eller villkoren inte tillräckligt förmånliga.

Figur 2 Parterna i bilförsäkring

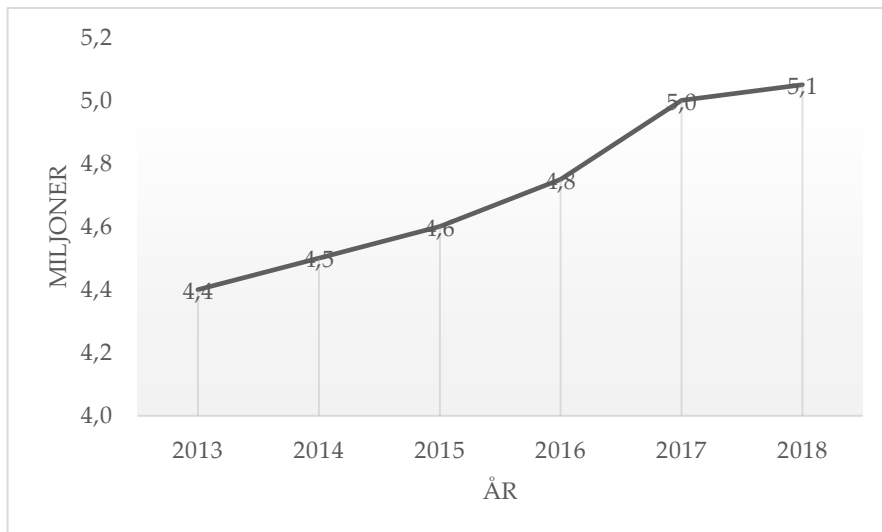


4 Försäkringsmarknaden för motorfordon

4.1 Drygt fem miljoner personbilar är försäkrade i Sverige

Vid utgången av 2018 fanns knappt 5,1 miljoner personbilar försäkrade i Sverige. Det är fler fordon som är försäkrade än antalet fordon i trafik, 4,9 miljoner i december 2018. En möjlig orsak enligt Svensk Försäkring är att en del fordon kan vara försäkrade fastän de är avställda eller i avvaktan på att tas i trafik. 99 procent av fordonen i trafik har minst en trafikförsäkring. Antalet försäkrade personbilar har stadigt ökat över tid och går i takt med allt fler nyregistrerade bilar. Av figur 3 framgår att sedan 2013 har antalet försäkrade personbilar ökat med knappt 16 procent.

Figur 3 Antalet försäkrade personbilar i Sverige 2013–2018



Källa: Svensk Försäkring

4.2 Allmänt om försäkringsmarknaden för motorfordon

På marknaden för motorfordonsförsäkringar finns fyra ledande försäkringsbolag: If, Länsförsäkringar, Folksam och Trygg-Hansa. Dessa fyra bolags sammantagna marknadsandel uppgick 2018 till knappt 89 procent.¹³ Deras sammanlagda marknadsandel har legat runt 90 procent under de senaste fyra åren och marknadsstrukturen har i stort varit likartad i decennier. Det finns därutöver många mindre bolag som också erbjuder motorfordonsförsäkringar. Premieintäkterna för motorfordonsförsäkringar som avser personbilar visar en stadig tillväxt över tid och uppgick under 2017 till knappt 18,2 miljarder kronor, varav den obligatoriska trafikförsäkringen uppgick till 5,8 miljarder kronor.¹⁴

Den tekniska utvecklingen har lett till att allt färre bilar skadas, men för de bilar som skadas blir reparationerna oftare mer komplicerade och kostsamma än tidigare.

Fordonsförsäkringar har funnits under lång tid och det är en marknad som kan betraktas som mogen. Ett utmärkande drag är att försäkringsbolagen åtminstone sedan 1990-talet blivit alltmer involverade i hur och vem som reparerar en skadad bil. Här skiljer sig marknaden för fordonsförsäkringar från till exempel försäkringsärenden inom djursjukvård. När det gäller djursjukvård så väljer av tradition djurägaren veterinär själv. Försäkringsbolag upphandlar inte heller veterinärer som de gör när det gäller bilverkstäder.¹⁵

¹³ Svensk Försäkring, *Branschstatistik 4:e kvartalet 2018*.

¹⁴ Svensk Försäkring, *Branschstatistik 4:e kvartalet 2018*.

¹⁵ Konkurrensverket (2018) *Bättre konkurrens om fler byter djurförsäkring*, Konkurrensverkets rapportserie 2018:6.

4.3 Försäkringar är problematiska för konsumenterna

Konsumentverket har i flera år listat försäkringar och bilverkstäder som några av de mest problematiska konsumentmarknaderna i sin årliga konsumentrapport.¹⁶ Svårigheter att göra produktjämförelser och produkter som upplevs som svåra att förstå är några av orsakerna.

Motorfordonsförsäkringar är relativt sett mer reglerade än andra försäkringsmarknader. En generell iakttagelse är att fordonsägare i Sverige är mycket väl försäkrade och att svenskar i en internationell jämförelse i större utsträckning försäkrar även äldre fordon. Det tyder på att konsumenternas priskänslighet för försäkringar är låg vilket i förlängningen kan medföra en begränsad konkurrens.

4.4 Vilka faktorer påverkar premiens storlek

Premiens storlek på en bilförsäkring påverkas av en rad faktorer:

- Generellt sett är det dyrare med en bilförsäkring i storstad än på landsort, men premien kan även skilja inom samma kommun om ett område betraktas som "problemområde", där det exempelvis har förekommit många inbrott och bilbränder.
- Var bilen normalt står parkerad spelar också roll. Premien blir normalt lägre om bilen är parkerad i garage på egen tomt än på gatan.
- Förare under 25 år får betala en högre premie än en äldre förare.

¹⁶ Konsumentverket (2017) *Konsumentrapporten 2017 – läget för konsumenten*, Rapport 2017:3.

- Exklusivare stöldbegärliga bilar är också generellt dyrare att försäkra.
- Även körstilen kan påverka premiens storlek om den mäts. Flera bolag erbjuder system där data från bilen används för att beräkna premien (pay-as-you-drive) *se avsnitt 4.15*.
- De flesta försäkringsbolag tillämpar även bonussystem för antal skadefria år och om konsumenten har flera försäkringar i samma bolag, exempelvis hem-, båt- och djurförsäkring.

4.5 Vagnskadegarantin är unik för Sverige

När man köper en ny bil följer det alltid med en så kallad *vagnskadegaranti*. Det skiljer Sverige från andra länder där vagnskadegarantier inte förekommer utan konsumenten själv väljer hela sin försäkring redan från första dagen med bilen. Vagnskadegarantin lanserades på 1950-talet av Volvo som redan då var marknadsledande biltillverkare i Sverige. Alla andra bilmärken på den svenska marknaden har därefter anammat detta system.

Vagnskadegarantin gäller regelmässigt i tre år och det är vanligt att förutom den obligatoriska trafikförsäkringen komplettera med en så kallad *halvförsäkring*. Såsom framgår av figur 4 består en halvförsäkring normalt av delkasko-¹⁷, räddnings-¹⁸, rättsskydds-¹⁹ och

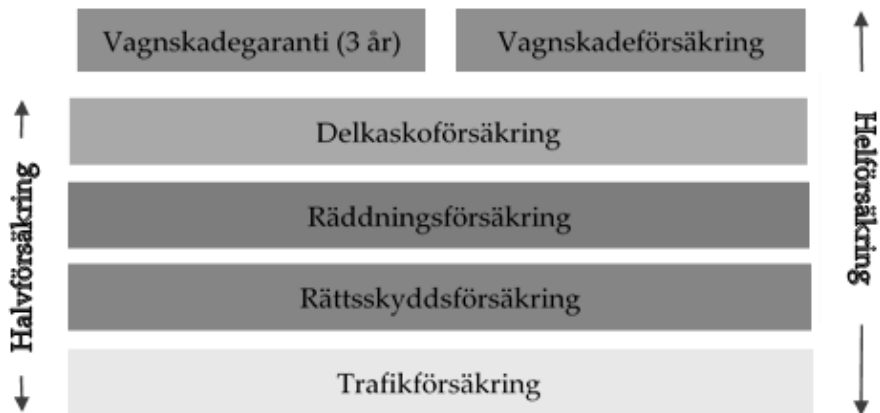
¹⁷ *Delkaskoförsäkring* omfattar normalt momenten brand-, glas-, stöld- och maskinskadorna och betraktas ofta som ett komplement till vagnskadegarantin.

¹⁸ *Räddningsförsäkring* omfattar vissa kostnader för bärgning och persontransporter i samband med trafikolycka eller annat driftstopp.

¹⁹ *Rättsskyddsförsäkringen* täcker advokat- och rättegångskostnader vid vissa former av tvister, mål och ärenden.

trafikförsäkringar.²⁰ När vagnskadegarantin löper ut väljer många bilägare att teckna en *vagnskadeförsäkring* som till innehållet motsvarar vagnskadegarantin. Ett försäkringsavtal som omfattar trafik-, delkasko- och vagnskadeförsäkringar brukar populärt kallas *halförsäkring*.

Figur 4 Illustration av vad hel- respektive halförsäkring av motorfordon normalt består av



Det är inte ovanligt att det ställs krav på skadeförebyggande eller skadebegränsande åtgärder antingen direkt i försäkringsvillkoren eller indirekt genom praxis vid tillämpning av villkoren. Det kan exempelvis handla om aktsamhetskrav på bilföraren i trafiken och skyldighet att så långt det är möjligt begränsa skadans omfattning.

²⁰ *Trafikförsäkringen* är en lagstadgad obligatorisk försäkring som bland annat täcker person- och saksador som uppkommer till följd av trafik med motordrivet fordon, enligt trafikskadelagens (1975:1410) bestämmelser.

4.6 Det är inte möjligt att köpa en ny bil utan vagnskadegaranti

Vid köp av en ny personbil i Sverige ingår som nämnts en vagnskadegaranti som normalt gäller i tre år. Bilköparen betalar ingen specificerad premie för vagnskadegarantin utan den ingår i priset. Bilköparen vet därför inte hur stor del av priset som utgörs av premien för vagnskadegarantin. Därmed går det inte att jämföra detta belopp med ett erbjudande om motsvarande försäkring från ett annat försäkringsbolag. För närvarande spelar det mindre roll eftersom det inte är möjligt att köpa en personbil i Sverige utan generalagentens förköpta vagnskadegaranti. Detta gäller oavsett om det gäller köp av enstaka personbil till konsument eller vid en större beställning bilar av till exempel hyrbilsföretag.

Ett hyrbilsföretag har för Konkurrensverket uppgett att företaget gjort stora ansträngningar för att köpa bilar utan vagnskadegaranti från ledande svenska bilmärken, utan att lyckas. Däremot har de kunnat köpa lätta lastbilar (caddies), som i utförandet ofta är relativt lika många personbilar och som avses användas i samma hyrbilsverksamhet, utan vagnskadegaranti. Vid en tidigare etablering av ett nytt bilmärke i Sverige erbjöd generalagenten från början ingen vagnskadegaranti. Efter en skada uppstod en försäkrings tvist, eftersom kunden hade förutsatt att en vagnskadegaranti fanns. Generalagenten införde senare en vagnskadegaranti.

Sverige är som nämnts unikt när det gäller denna utformning av en vagnskadegaranti. I andra länder får konsumenterna som så önskar själva teckna en vagnskadeförsäkring (motsvarande vagnskadedelen i vår helförsäkring) vid köp av en ny bil. Vagnskadegarantin är således egentligen en vanlig försäkring, ingen garanti. Skillnaden är att det är generalagenten som tecknar avtal om vagnskadegaranti med ett försäkringsbolag för aktuell bilmodell. Det är först när

vagnskadegarantin upphör efter tre år som konsumenten har möjlighet att teckna en egen vagnskadeförsäkring, för att fortsatt få motsvarande försäkringsskydd, normalt via en helförsäkring. Denna kan tecknas i det försäkringsbolag som kunden själv väljer.

4.7 Vagnskadegarantin innebär att nya bilar repareras av märkesverkstäder under de tre första åren

Under vagnskadegarantins löptid måste bilen vid skador som täcks av vagnskadegarantin normalt repareras på en auktoriserad märkesverkstad som försäkringsbolaget anvisar i enlighet med vad som avtalats med generalagenten.

En effekt av detta är att kunden inte kan bidra till fungerande konkurrens på försäkringsmarknaden under bilens tre första år. Dessutom domineras marknaden för vagnskadegarantier sedan länge av försäkringsbolaget If, medan Trygg Hansa och Folksam delar på en mindre del. En förklaring till If:s styrka på marknaden för vagnskadegarantier anges vara sedan länge etablerade kopplingar till och samarbeten med både Volvo och Volkswagen. If förvärvade 2001 försäkringsbolaget Volvia från Volvo.²¹

Under tiden som vagnskadegarantin gäller är det alltså endast de verkstäder som försäkringsbolagen kontrakterat för skadereparationer som kommer ifråga för att reparera en skada. Det är därför inte möjligt för oberoende verkstäder utanför det auktoriserade verkstadsnätet att konkurrera om skadereparationer på en av totalt fem miljoner försäkrade personbilar. Inte heller auktoriserade verkstäder för ett bilmärke kan konkurrera om reparationer på bilar av annat märke.

²¹ Konkurrensverket, Dnr 313/2001.

Generellt sett är självriskens inom vagnskadegarantin avsevärt högre än inom en normal försäkring som tecknats av konsumenten själv. Det är inte ovanligt att självriskens kan vara i storleksordningen 8 000–10 000 kronor för en skada som ska ersättas med en vagnskadegaranti. Detta kan jämföras med 3 000–6 000 kronor för motsvarande vagnskadeförsäkring inom en helförsäkring hos de ledande bolagen som tecknas efter det att vagnskadegarantin löpt ut. Vagnskadegarantin har samma omfattning som en sådan vagnskadeförsäkring. En skillnad som särskilt bör beaktas vid jämförelser är att beloppet för självriskens på vagnskadegarantin normalt anges "plus moms".²² Som tidigare nämnts omöjliggörs en jämförelse av premierna för dessa båda vagnskadeskydd av att premien för vagnskadegarantin ingår ospecificerad i nybilspriset.

Företrädare för Bil Sweden, som är branschorganisationen för generalagenter och biltillverkare i Sverige, har till Konkurrensverket framfört några fördelar man ser med vagnskadegarantin och varför denna ordning tillämpas i Sverige. Genom att säkerställa att skadereparationer styrs till det auktoriserade verkstadsnätet menar Bil Sweden att tillverkaren och generalagenten får önskad kontroll över de reparationer som görs, vilket är särskilt viktigt under bilens första år. Bil Sweden framförde att enskilda medlemsföretag sannolikt såg en risk för att tappa kunder om man inte längre skulle erbjuda en vagnskadegaranti.

Bil Sweden framförde även att nya bil- och årsmodeller ofta har nya tekniska lösningar vad gäller exempelvis material och kombinationer av material. Det är därför viktigt att reparationer görs korrekt av mekaniker som utbildats på den senaste tekniken. Reparationer av rostskador, i länder där vägar saltas vintertid (till exempel Skandinavien, Österrike, Kanada), nämndes som exempel på

²² <https://www.konsumenternas.se/fragor-och-svar/forsakring/bilforsakringar>

tillfällen där reparationer inklusive återställande av rostskydd är av största vikt för bibehållen kvalitet på bilen. Enligt Bil Sweden kan det endast garanteras av auktoriserade verkstäder.

Bil Sweden menar att det är sällan som icke-auktoriserade verkstäder skickar sin personal på de utbildningar som anordnas, trots att dessa är tillgängliga även för dem. En risk uppgavs därför vara att om nya bilar repareras på icke-auktoriserade verkstäder kan det skada biltillverkarnas varumärke och goodwill. Eventuella säkerhets- och miljömässigt felaktigt utförda reparationer kan även medföra framtida problem för kunden. Från den oberoende verkstadsidan framförs i stället att möjligheterna att delta i utbildningar ofta medvetet synes försvåras av tillverkarna och tillträde kan exempelvis nekas på grund av påstådd platsbrist.

En fördel med att teckna en gemensam försäkring via generalagenten uppgavs av Bil Sweden även vara att det blir billigare för kunderna. En jämförelse gjordes med att det är vanligt att bostadsrättsföreningar köper en gemensam brf-försäkring i stället för att varje enskild bostadsrättsinnehavare tecknar sådan via tillägg i sina hemförsäkringar. Folksam har vidare framfört att i och med att det i andra länder inte finns någon vagnskadegaranti, utan kunderna själva måste teckna vagnskadeförsäkringar, är andelen försäkrade fordon generellt högre i Sverige. Detta ansågs bidra till sammantaget lägre premiekostnader i Sverige eftersom fler är försäkrade och därmed delar på den totala risken.

4.8 Märkesförsäkring

Vid försäljning av en ny bil brukar återförsäljaren ofta agera som en försäkringsförmedlare i samarbete med ett visst försäkringsbolag. Återförsäljaren eller generalagenten har då upphandlat en så kallad

märkesförsäkring och låter försäkringsbolaget använda bilens varumärke till namnet på försäkringen. Märkesförsäkringen har således tagits fram av återförsäljaren/generalagenten tillsammans med ett försäkringsbolag på motsvarande sätt som vagnskadegarantin. Det som utmärker även märkesförsäkringen är att bilen alltid måste repareras på en märkesverkstad och med bilmärkets originaldelar. De första tre åren, medan vagnskadegarantin fortfarande gäller, motsvarar försäkringen en halvförsäkring med en vagnskadedel. Därefter övergår den normalt i en helförsäkring.

En stark styrning mot auktoriserade verkstäder finns hos merparten av försäkringsbolagen för alla typer av fordonsförsäkringar. If, exempelvis, använder till 90–95 procent enbart auktoriserade märkesverkstäder för skadereparationer.²³ Ett försäkringsbolag har dock uppgett till Konkurrensverket att de för skadereparationer även hänvisar till icke-auktoriserade verkstäder. Bolaget har delat upp landet i ett antal kluster så att sträckan som konsumenter behöver åka för att komma till en verkstad är rimlig.

4.9 Försäkringsbolag upphandlar skadeverkstäder

På skadeverkstadsmarknaden genomför försäkringsbolagen vanligen upphandlingar och tecknar avtal med bilverkstäder för att utföra skadereparationer. Avtalen kan vara på 2–4 år men normalt sker därutöver årliga omförhandlingar av avtalet där främst timpris för arbetskostnaden justeras. Upphandlingar och förhandlingar med ett försäkringsbolag innebär en osäkerhet och risk för de vanligtvis betydligt mindre och förhandlingsmässigt svagare verkstadsföretagen. Kostnaderna blir dock relativt förutsebara för försäkringsbolagen.

²³ Försäkringsbolagsenkäten 2016.

4.10 Konsumenterna klagar på bilförsäkringar och skaderegleringen

Som tidigare nämnts har Konsumentverket återkommande angett försäkringar som en av de besvärligaste konsumentmarknaderna. Problem finns främst vad gäller möjligheter att göra produkt- och tjänstjämförelser.

Det är relativt enkelt att med sitt registreringsnummer och personnummer jämföra premierna för en bilförsäkring via nätet. Andra faktorer är inte lika lätta att jämföra. En är utfall och försäkringsbolagens hantering av en skadereglering. Trots att det är försäkringsbolagen som anvisar vilken verkstad som ska reparera skadan är det konsumenten som formellt är beställare av reparationen, vilket många konsumenter inte är medvetna om. Konsumenten får som regel ingen hjälp av försäkringsbolagen att reklamera reparationen om konsumenten anser att reparationen blivit undermåligt utförd.

Många hör av sig till Konsumenternas försäkringsbyrå med frågor av olika slag som har samband med bilköp. Hälften av de cirka 11 000 frågor som varje år kommer till Konsumenternas försäkringsbyrå är klagomål, varav ungefär 2 000 gäller bilar. Många klagomål gäller just missnöje med utfallet av skaderegleringen och detta missnöje är även en vanlig orsak till att konsumenten byter försäkringsbolag. Konsumenter byter alltså ofta försäkringsbolag efter erfarenheterna av en skadereglering. Detta kan jämföras med problem som finns på fondmarknaden där det har observerats att människor främst byter fonder när dessa går dåligt.²⁴ Premiens storlek är också en vanlig orsak till byte av försäkringsbolag enligt Konsumenternas försäkringsbyrås erfarenheter.

²⁴ Jfr Konkurrensverkets rapport *Den svenska fondmarknaden – en fördjupning*, 2015:8.

Allt fler hör vidare av sig till Konsumenternas försäkringsbyrå med frågor om gratis- eller prova-på-försäkringar av olika slag som man fått när man köpte bilen. Denna typ av försäkringar gäller ofta några månader i samband med bilköpet och kan vara kopplade till lån. Konsumenternas försäkringsbyrå menar att informationen som ges av bilhandlaren ibland kan vara otydlig. Det kan också vara så att konsumenten är mest fokuserad på själva bilköpet och inte tar till sig försäkringsinformationen i samband med köpet. Konsumenter hör av sig till Konsumenternas försäkringsbyrå när premien börjar tas ut och har frågor om de kan ta sig ur avtalet.

Ett annat klagomål som ofta framförs är plötslig hög ökning av premien i samband med förnyelse på årsförfallodagen. Enligt försäkringsavtalslagen (2005:104) är försäkringsavtal normalt ettåriga. En del konsumenter har lockats till ett nytt bolag med en låg premie. I samband med förnyelsen höjs dock premien kraftigt av det nya bolaget. Det kan dock konstateras att det är förhållandevis lätt att byta bilförsäkring när tiden för försäkringen går ut och konsumenter byter också bolag i högre utsträckning än vad som görs när det gäller exempelvis djurförsäkringar.

En ny typ av klagomål som inkommit till Konsumenternas försäkringsbyrå under 2018 rör åtgärdande av skador på elbilar. Normalt täcker inte försäkringen transport till skadeverkstad om bilen är körbar och samtidigt är utbudet av verkstäder som kan åtgärda skador på elbilar begränsat. Det har lett till att konsumenter tvungats köra bilen mycket långa sträckor, i ett fall hela 60 mil.²⁵

²⁵ <https://www.konsumenternas.se/globalassets/pdf/verksamhetsberattelse-kfb-2018.pdf>

Trots möjligheterna att jämföra och byta finns det tecken på att konsumenterna är trögröriga när det gäller bilförsäkringar. Det är exempelvis vanligt att bilägare, utan att göra premiejämförelser med andra alternativ, ligger kvar hos det försäkringsbolag och med den märkesförsäkring som tecknades när bilen var ny. På Konsumenternas försäkringsbyrås webbplats finns för närvarande möjlighet att göra jämförelser av villkor, självrisker med mera mellan marknadens olika försäkringsbolag. Försäkringsbyrån värderar och poängsätter även villkoren.²⁶ Enligt uppgift pågår ett arbete inom Konsumenternas försäkringsbyrå för att möjliggöra prisjämförelser mellan olika försäkringsbolags fordonsförsäkringar.

4.11 Premierna minskar för trafikförsäkringar men ökar för motorfordonsförsäkringar

Under perioden 2007–2018 har antalet trafikförsäkrade fordon (alla fordonsslag) ökat marginellt från 5,8 till 6,1 miljoner. Premieintäkterna för trafikförsäkringar har detta till trots under samma period minskat från 10,2 till knappt 8,4 miljarder kronor. Den utbetalda ersättningen från trafikförsäkringen har minskat över tid. Från 5,9 miljarder kronor 2007 till knappt 4,5 miljarder kronor 2018.

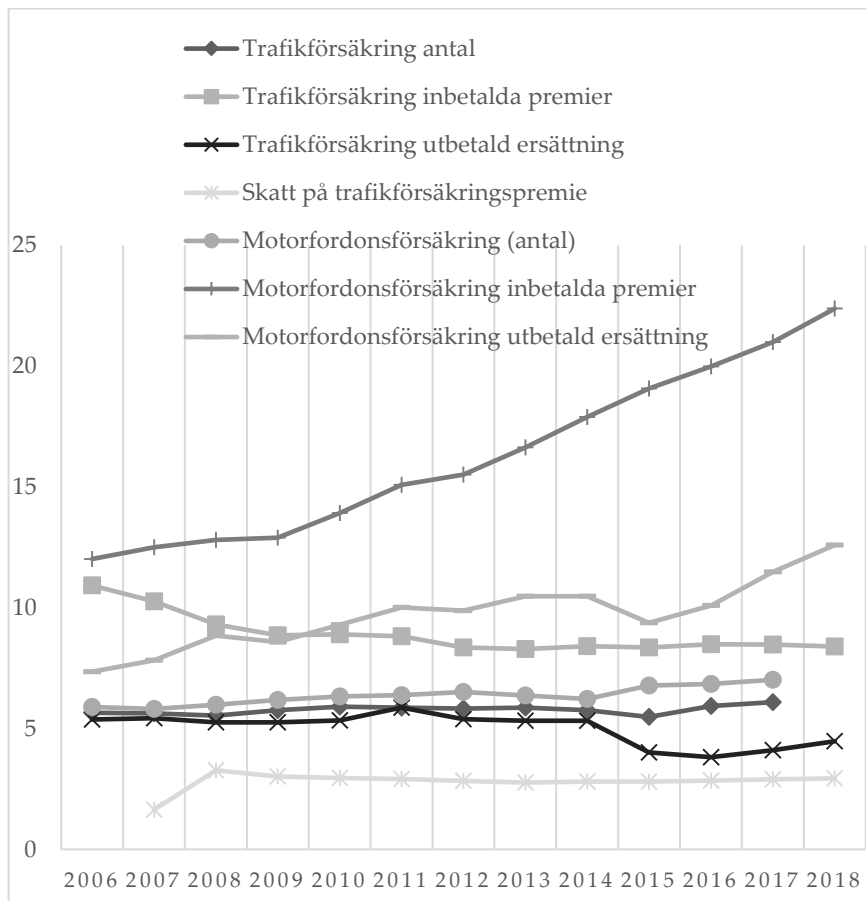
Antalet motorfordonsförsäkrade fordon (alla fordonsslag) har liksom antalet trafikförsäkrade fordon ökat under samma period från 5,9 till 7,0 miljoner. Till skillnad från trafikförsäkringarna har däremot premieintäkterna från motorfordonsförsäkringarna ökat mycket kraftigt, från 12,5 till närmare 22,4 miljarder kronor. Den utbetalda ersättningen från motorfordonsförsäkringar har också ökat från 7,8 miljarder kronor 2007, till närmare 12,6 miljarder

²⁶ <https://www.konsumenternas.se/forsakring/fordon/om-bilforsakringar/jamfor-bilforsakringar>

kronor 2018. Det bör dock noteras att sedan 2015 finns ingen uppgift om utbetald ersättning för ett av de fyra största bolagen (Trygg-Hansa) på vare sig trafik- eller motorfordonsförsäkring, då bolaget blev utlandsägt 2015. Det sista året bolaget finns med (2014) betalade bolaget ut 900 miljoner kronor i ersättning från trafikförsäringen och drygt 1,5 miljarder kronor från motorfordonsförsäringen. Att motorfordonsförsäkringar sammantaget över tid är en mycket lönsam affär för försäkringsbolagen framgår av figur 5 nedan.²⁷ Konkurrensverket erfar att motorfordonsförsäkringar tillhör de mest lönsamma produkterna inom försäkringsbranschen. Hänsyn måste dock tas till den särskilda skatt på trafikförsäkringspremien som tas ut sedan drygt 10 år tillbaka.

²⁷ Svensk Försäkring, *Trafik och motor årsrapporter 2006–2017*.

Figur 5 Intjänad premie och utbetald försäkringsersättning (mdr kr) avseende trafik- och motorfordonsförsäkringar i Sverige, samtliga fordonsslag 2006–2018



Källa: Svensk Försäkring. Statistikdatabas 18 mars 2019, kl. 14.30, Ekonomistyrningsverket, *Statens inkomster 2006–2018*

4.12 Skatten på trafikförsäkringspremier

På de inbetalda premierna för trafikförsäkring utgår sedan 1 juli 2007 en skatt enligt lag (2007:460) om skatt på trafikförsäkringspremier. Skatten utgör 32 procent av beskattningsunderlaget och skattesatsen har varit oförändrad sedan den infördes. Av förarbetena till lagen framgår att regeringen menade att med införande av denna skatt skulle fordonsägarna bära statens kostnader för sjukpenning och sjukersättning för de befintliga trafikskadorna. Skatten skulle således styra mot ökad trafiksäkerhet.²⁸

Beskattningsunderlaget utgörs av de inbetalade premierna för den obligatoriska trafikförsäkringen. För den enskilde försäkringstagaren ingår alltså skatten i premien för trafikförsäkringen. Försäkringsbolagen tar in skatten och levererar den vidare till Skatteverket. I figur 5 måste således denna skatt beaktas i jämförelsen mellan inbetalda premier för trafikförsäkring och utbetalda belopp på trafikförsäkringen.²⁹

Enligt Ekonomistyrningsverket (ESV) uppgick statens inkomster för skatt på trafikförsäkring till drygt 2,9 miljarder för 2018 (alla fordonsslag inkluderade). Det har inte varit möjligt att få uppgift om hur stor andel av skatten på trafikförsäkringspremier som avser personbilar, då ESV bara har uppgiften på aggregerad nivå. Vi har även ställt frågan till Skatteverket men de har inte heller uppgift om storleken på skatten för olika fordonsslag. Skatteintäkten var som störst 2008, närmare 3,3 miljarder kronor. Därefter har skatteintäkten minskat fram till 2014. Från 2015 och framåt syns en svag ökning i figur 5. Notera att för 2007 gällde skatten från 1 juli.

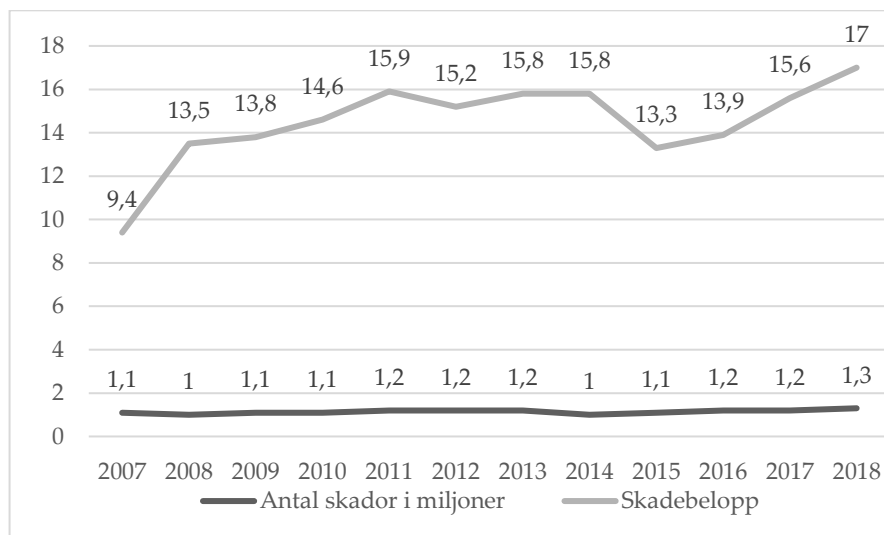
²⁸ Prop. 2006/07:96, *Proposition om skatt på trafikförsäkringspremie m.m.*

²⁹ <https://www.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2018.13/1812.html>

4.13 Trafikskador och skadebelopp

Det inträffade drygt 1,3 miljoner skador inom trafik- och motorförsäkringen under 2018, de flesta inom motorförsäkringen. För dessa skador betalade försäkringsbolagen ut sammantaget drygt 17 miljarder kronor i försäkringsersättningar. Både antalet anmälda försäkringsskador och det genomsnittliga utbetalda ersättningsbeloppet per skada har under tidsperioden 2006–2015 ökat med cirka 10 procent inom motorfordonsförsäkringen. Inom trafikförsäkringen har antalet anmälda skador förvisso minskat men det genomsnittliga utbetalda ersättningsbeloppet har däremot ökat med hela 70 procent.³⁰

Figur 6 Antal trafikskador och skadebelopp (mdr kr), samtliga fordonsslag, 2007–2018



Källa: Svensk Försäkring, *Utbetalda ersättningar skadeförsäkringar diagram 5*. Notera att sedan 2015 saknas uppgifter för Trygg Hansa avseende utbetalt skadebelopp.

³⁰ Svensk Försäkring (2016) *Försäkringar i Sverige Statistik 2016*, s. 6f.

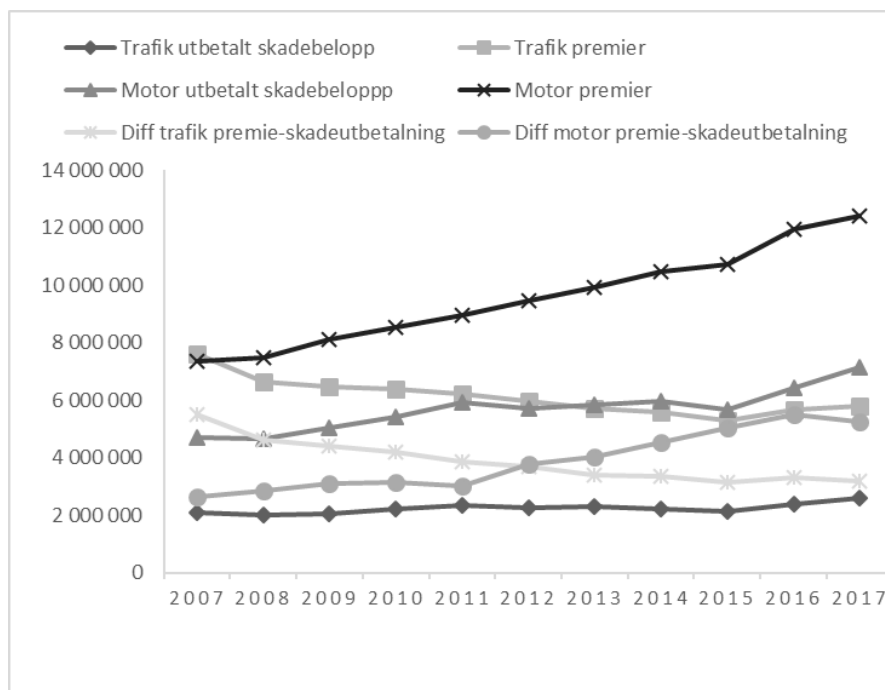
Som nämnts delas en försäkring för personbil upp i en obligatorisk trafikförsäkring och en valfri halv- eller helförsäkring. Det bör tilläggas att det inte är möjligt att ha trafikförsäkringen i ett försäkringsbolag och halv- eller helförsäkringen i ett annat bolag. Den svenska trafikförsäkringen administreras av Trafikförsäkringsföreningen (TFF). TFF är ett samarbetsorgan för trafikförsäkringsbolag i Sverige. Alla försäkringsbolag som har tillstånd att sälja trafikförsäkring måste vara med i TFF. Sverige är ett av de länder i Europa som har lägst andel oförsäkrade fordon, cirka en procent. 99 procent av alla bilar är alltså trafikförsäkrade. Om en trafikförsäkring inte tecknats och fordonet har tagits i trafik utgår en straffavgift.

4.14 Premier, utbetalda belopp med mera för trafik- och motorfordonsförsäkringar

Figur 7 visar inbetalda premier för trafik- och motorfordonsförsäkring samt det utbetalda beloppet från trafik- respektive motorfordonsförsäkring för personbilar under perioden 2007–2017. Trenden är tydlig att premieintäkterna för motorfordonsförsäkringar har ökat kraftigt den senaste tioårsperioden och sedan 2012 har differensen mellan premieintäkter och skadeutbetalningar på motorfordonsförsäkringar ökat kraftigt, dock med en liten minskning det senaste året. Däremot har premieintäkterna för trafikförsäkringen minskat den senaste tioårsperioden och differensen mellan inbetalda premier och skadeutbetalningar minskar även den.

Under perioden 2013–2017 har det utbetalda beloppet inom trafikförsäkringen avseende personbilar ökat från knappt 2,3 miljarder kronor till drygt 2,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 13 procent. Antalet anmälda skador har dock minskat från knappt 157 000 till knappt 137 000, en minskning med 13 procent.

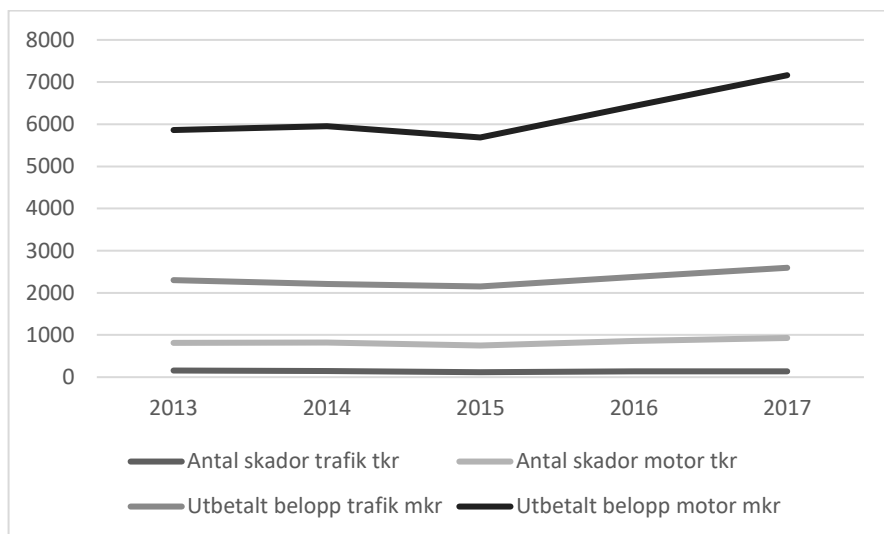
Figur 7 Premier trafik- respektive motorfordonsförsäkring samt utbetalda belopp (tkr) från trafik- respektive motorfordonsförsäkring för personbilar 2007–2017



Källa: Svensk Försäkring

Antalet skador på personbilar i motorfordonsförsäkring har under samma period ökat från drygt 813 000 till knappt 930 000, vilket är en ökning med 14 procent. Det utbetalda beloppet har ökat från knappt 5,9 miljarder kronor till knappt 7,2 miljarder kronor, en ökning med 22 procent. Utfallet av skadekostnaderna ska dock sättas i relation till intjänade premier som uppgick till drygt 12,4 miljarder på motorfordonsförsäkring för personbilar 2017.

Figur 8 Utbetalt belopp och antal anmälda skador på personbilar 2013–2017 från trafik- och motorfordonsförsäkring

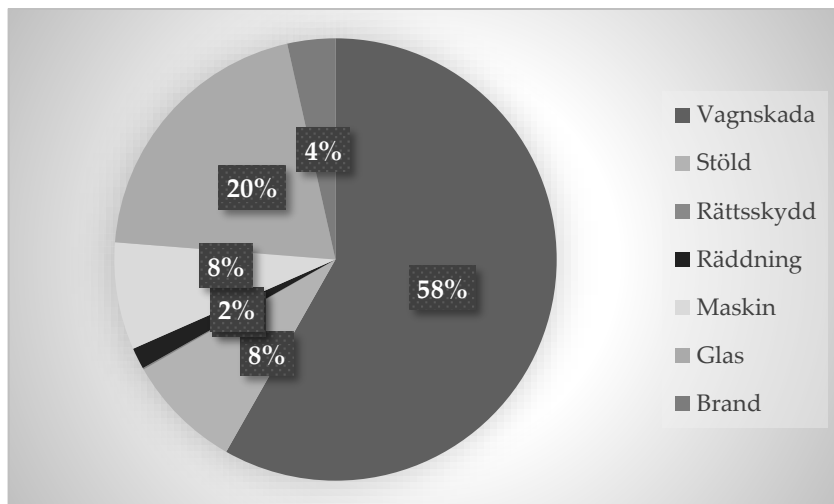


Källa: Svensk Försäkring

Enligt Svensk Försäkring var under 2017 glasskador de vanligaste skadorna på personbilar i trafik. Det kan till exempel röra sig om skador på bilens vindruta. Glasskadorna stod för drygt 40 procent av antalet skador inom motorfordonsförsäkringen.

Över tid är det dock vagnskador som står för den största andelen av de totala skadekostnaderna på personbilar, följt av glas. En vagnskada kan uppstå till exempel vid en trafikolycka. Vagnskadornas andel av den totala skadekostnaden låg under 2017 på 58 procent medan glas låg på 20 procent (se figur 9).

Figur 9 Andel av skadekostnader för personbilar 2017 fördelat på skadeart



Källa: Svensk Försäkring

4.15 Nya bilförsäkringar som påverkas av körstil

Introduktionen av nya digitala säkerhetssystem innebär att det lagras en stor mängd information i bilarnas datorer som försäkringsbolagen har ett mycket stort intresse av. Det lagras till exempel information om var fordonet befinner sig, bränsleförbrukning, körsträcka, hastighet och även körstil. Det är värdefull information i individuella skaderegleringsärenden men även som statistiskt underlag för försäkringsbolagens riskbedömningar och prissättning. Flera varianter av försäkringar som bygger på vad som kallas "pay-as-you-drive" har lanserats de senaste åren. Detta är bilförsäkringar som utnyttjar telematik, där premien bland annat baseras på hur mycket bilen används och på förarens körstil. En förutsättning för att teckna en pay-as-you-drive-försäkring är att bilen utrustas med en mätutrustning i form av en särskild bilbox som kan registrera bränsleförbrukning, GPS-position, körsträcka med mera.

5 Marknaden för bilverkstäder

5.1 Eftermarknaden

Majoriteten av bilverkstadsföretagen i Sverige bedriver allmän service och reparation av motorfordon. Den svenska verkstadsmarknaden omsätter årligen i storleksordningen 60 miljarder kronor.³¹ 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 service och reparation av ett eller ett fåtal bilmärken och så kallade allbilsverkstäder 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 2 200 medlemmar. Därutöver finns Sveriges Bildelsgrossisters förening (SBF) med ett 20-tal leverantörer av reservdelar och biltillbehör och Sveriges Bilåtervinnares Riksförbund (SBR) som organiserar cirka 120 av landets knappt 300 auktoriserade bildemonterare.

Det finns för närvarande 3 000–4 000 bilverkstadsföretag av betydelse (aktiebolag med en omsättning över en miljon kronor årligen) som erbjuder service och reparation av personbilar. Av dessa är cirka 900 auktoriserade för ett eller flera bilmärken medan övriga är icke-auktoriserade och märkesoberoende allbilsverkstäder. Det finns ungefär 600 specialiserade skadeverkstäder för plåt-, lack- och plastskador.³²

³¹ Uppgifter från SFVF/Bisnis Analys, Verkstadsbranschen – 2017 (aktiebolag).

³² Artikel i Motorbranschen nr 11, 2017 (branschstatistik framtagen av analysföretaget Bisnode) och MD 2012:13 (Kia-domen).

Antalet verkstäder har under många år minskat efter nedläggningar, uppköp och sammanslagningar av verkstadsföretag, vilket kan vara tecken på hård konkurrens och små vinstmarginaler. I de samtal Konkurrensverket fört med aktörer inom bilbranschen inom ramen för arbetet med denna rapport är det en trend som även pågår runtom i Europa. Enligt uppgifter från SFVF minskade antalet verkstäder i Sverige med cirka 30 procent mellan 2005 och 2017.³³

Framför allt icke-auktoriserade verkstäder får det allt svårare att hävda sig i konkurrensen på grund av försäkringsbolagens hårda styrning av reparationer till auktoriserade verkstäder och i takt med att bland annat tekniken i bilarna snabbt förändras och blir allt mer avancerad. De allt vanligare elbilarna har visserligen färre komponenter än bilar med förbränningsmotorer och behöver därför inte samma typ av service. Samtidigt är det fråga om en helt ny teknik för verkstadsteknikerna.

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 marknadsförs och säljs via säljkanaler och bilauktionssajter 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 den egna kompetensutvecklingen sker i samma takt som teknikutvecklingen. Det faktum att fler och fler konsumenter väljer att leasa bilar, ofta med ingående serviceavtal, i stället för att köpa bilar innebär att det kan bli svårare för verkstäder som inte är märkesverkstäder eller ingår i kedjor att nå den omsättning som krävs för att vara lönsamma.

³³ Enligt SFVF, statistksammanställning från Företagskontakt.

5.2 Klagomål på bilreparationer

Konsumentverket har under många år följt bilmarknaden. Det gäller dels köp av begagnade bilar men även verkstadstjänster, där många konsumenter hör av sig till Konsumentverket. Även Trafikförsäkringsföreningen (TFF) har under fem år undersökt kvaliteten på utförda bilreparationer. Av 1 300 utförda reparationer 2018 fick 29 procent anmärkningar. Under 2018 utfördes reparationer beställda av försäkringsbolagen för cirka 9 miljarder kronor. Enligt TFF låg bara tio procent av de kontrollerade verkstäderna på en acceptabel nivå. De vanligaste anmärkningarna gällde lackarbete, festsättning/montering av stötfångare och dörrar samt att metodbeskrivningen för arbetet som ska göras inte används. Kontrollerna har visat att kvalitetsskillnaderna mellan verkstäderna är stora. Enligt uppgift från TFF så hade de skadeverkstäder som deltog i denna undersökning alla någon form av auktorisation, det vill säga oberoende allbilsverkstäder fanns ej med i urvalet.³⁴

5.3 Försäkringsrelaterad verkstadsverksamhet

Det finns inget samlat register över alla bilverkstäder. Det stora flertalet är både service- och reparationsverkstäder. De verkstäder som i huvudsak tar hand om försäkringsskador benämns normalt skadeverkstäder, men det finns även särskilda glas-, plast- och lackeringsverkstäder som tar hand om försäkringsskador. Skadeverkstäder är ofta specialiserade på ett eller ett fåtal bilmärken, vilket delvis beror på den ständigt pågående tekniska utvecklingen som innebär att våra bilar blir alltmer tekniskt avancerade. Den tekniska utvecklingen har inneburit att verkstäderna ofta behöver särskild utrustning i form av specialverktyg och kunskap för att

³⁴ Trafikförsäkringsföreningen, *Nästan var tredje bilreparation brister i kvaliteten*, 2019-04-02.

kunna reparera bilar av ett visst märke. En allmän uppfattning är att det är kostsamt för verkstäderna att skicka sina medarbetare på utbildningar för att kunna hantera all ny teknik och nya modeller av bilar.

Enligt uppgifter från branschorganisationen Svensk Försäkring betalade försäkringsbolagen ut drygt 9,8 miljarder kronor för trafik- och motorfordonsförsäkringsskador avseende personbilar 2017.³⁵ En stor del av dessa pengar betalas ut till verkstäder, men inte alla. Om en bil är så skadad att de beräknade reparationskostnaderna överstiger bilens marknadsvärde eller om skadorna är så omfattande och 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 något 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 reservdelar 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 upphandla eller kontraktera ett antal skadeverkstäder som motsvarar försäkringsbolagets behov och dessutom ha en lämplig 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 flera försäk-

³⁵ Svensk Försäkring, *Trafik och motor 2017*.

ringsbolag har även egna specifika certifieringskrav. De olika certifieringskrav som försäkringsbolagen ställer uppges i många fall vara ekonomiskt betungande för framför allt mindre och medelstora oberoende verkstäder att leva upp till.

En av branschorganisationerna för verkstäderna, SFVF, har framfört att Eurogarant – ett kvalitets- och miljöledningssystem som används inom stora delar av EU, USA och Japan – skulle kunna vara ett alternativ till de svenska försäkringsbolagens egna olika certifieringssystem. Eurogarant säkrar enligt SFVF att bilägaren får det han/hon betalar för och att verkstäderna uppfyller alla lagkrav. Eurogarant-verkstäder måste bland annat lämna tre års garanti på plåtarbeten och två års garanti på lackarbeten.

Skadeverkstäder är som nämnts ofta specialiserade på bara ett eller några få 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 vanligt att de också är serviceverkstäder. 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.

5.4 Prissättning av fordonsreparationer, CABAS

Vid prissättningen av fordonsreparationer är det i huvudsak materialkostnader, arbetstid och verkstadens timpris för arbetet som bestämmer priset. Försäkringsbolagen har inflytande över reparationspriserna, det vill säga i detta fall vilken ersättning som skadeverkstäderna får för att reparera en skadad bil vid utnyttjande av en

försäkring. Dels träffar varje försäkringsbolag individuella avtal med respektive skadeverkstad om reservdelspriser och vilket timpris som ska gälla vid arbete med försäkringsskador, dels äger de fyra största försäkringsbolagen det elektroniska beräkningsverktyget (CABAS) som används vid skadereparationer på den svenska marknaden.

CABAS tillhandahålls av företaget Cab Group AB. Företaget grundades i mitten av 70-talet och samägs i dag av de fyra största försäkringsbolagen. Enligt företagets årsredovisning 2017 var ägarandelarna följande: If 22 procent, Folksam 22 procent, Trygg Hansa 27,3 procent och Länsförsäkringar 28,7 procent. Företaget omsatte 2017 drygt 235 miljoner kronor. Enligt tidningen Motorbranschen använder 3 500 svenska verkstäder CABAS.³⁶

För verkstäder som vill ha uppdrag från försäkringsbolagen är det helt nödvändigt att ansluta sig till CABAS, och försäkringsbolagen styr avtalsmässigt verkstäderna till att använda CABAS. Det finns andra likartade beräkningsverktyg som används internationellt, bland annat Audatex/AudaPad, och många biltillverkare har också interna tidverk med reparationstider för de egna bilmodellerna. Intresset för att använda andra beräkningsverktyg, i vart fall för de försäkringsbolag som samäger CABAS, torde dock vara obefintligt.

Företrädare för framför allt glasverkstäder (främst glasmästerier med bilglas som en del av glasmästeriverksamheten) och små verkstäder har till Konkurrensverket framfört missnöje med hur CABAS tar betalt av dem för att använda systemet. De fasta årliga licensavgifterna anses höga i förhållande till de rörliga som betalas för varje arbetsmoment där CABAS används. Därmed anses verkstäder med färre antal försäkringsuppdrag per år missgynnas, vilket försvårar deras möjligheter att konkurrera om dessa jobb.

³⁶ Motorbranschen nr 3/2018.

CAB Group har framfört att en översyn av prissystemet för att minska denna typ av problem gjordes för ett antal år sedan, men Konkurrensverkets marknadskontakter visar att det fortfarande finns ett uttalat missnöje hos många verkstäder över hur modellen för prissättning riskerar att påverka konkurrensförhållandena på marknaden.

Kostnaden för nödvändiga reparationer beräknas i CABAS och skickas elektroniskt till försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget avgör om skadan omfattas av försäkringen och besvarar sedan verkstaden med ett ja eller nej. Inlagt i CABAS-systemet finns, förutom verkstadens timpris och tider för samtliga reparations- och monteringsmoment som förekommer, även inlagt respektive bilmärkes cirkaprislista för reservdelar.

För varje skadeverkstad kompletteras normalt CABAS med den eventuella rabattsats på cirkapriserna för reservdelar som enligt avtal med respektive försäkringsbolag ska gälla vid beräkning av den slutliga ersättningen till verkstaden. Verkstadsföretag har vanligtvis förhandlat till sig vissa generella rabatter vid inköp av reservdelar och tillbehör från olika bil- och reservdelstillverkare. I samband med att verkstad och försäkringsbolag kommer överens om villkoren som ska gälla vid skadereparationer med utnyttjande av CABAS avtalas i regel också om i vilken utsträckning försäkringsbolaget får del av den rabatt verkstaden har på reservdelar från reservdelstillverkarna.

De stora försäkringsbolagen har därmed stor påverkan på utvecklingen för skadeverkstadsmarknaden. Som nämnts är den genomsnittliga vinstmarginalen för verkstadsföretagen förhållandevis låg, drygt tre procent³⁷, samtidigt som investeringskraven är stora. Det är svårt att bedöma hur stor betydelse försäkringsbolagens betalningar för skadereparationer har för marknaden i stort, bland annat eftersom den totala omsättningen på marknaden för olika typer av bilverkstäder är osäker. För många skadeverkstäder och specialverkstäder kan dock försäkringsrelaterade arbeten stå för en betydande andel av verkstädernas samlade omsättning.

Representanter för verkstadsbranschen har framfört till Konkurrensverket att försäkringsbolag ofta kräver att få ta del av verkstadsföretagets redovisning som en del av upphandlingsförfarandet. Verkstäder kan uppleva detta krav på fullständig insyn i företagets ekonomi som otillbörligt och också hämmande inför framtida upphandlingar. Verkstadsbranschen har även framfört att pressade eller t.o.m. negativa marginaler vid försäkringsarbeten tvingar företagen att om möjligt försöka kompensera sig genom höjda priser på övriga ej försäkringsrelaterade reparationsarbeten och servicetjänster.

Verkstadsbranschen har en längre tid även kritiserat olika delar av CABAS, förutom nämnda prissättningsmodell har exempelvis metoderna för hur tider för olika arbetsmoment beräknas och uppdateras ifrågasatts. Cab Group har reagerat på kritiken bland annat genom att under våren 2019 tillskapa ett nytt forum för samverkan, Samverkansgruppen. Cab Group, motorbranschen och försäkringsbranschen avser att tillsammans arbeta fram prioriteringar för kommande tidsstudier, fordonsanalys samt gemensamma

³⁷ Uppgift från Motorbranschens riksförbund, MRF.

behov av utveckling i CABAS-kalkylering. I Samverkansgruppen finns representanter från Cab Group, MRF, SFVF och Svensk Försäkring.³⁸

Sammanfattningsvis kan det konstateras att styrkeförhållandena på marknaden är ojämna mellan försäkringsbolagen och verkstäderna. Försäkringsbolagen besitter uppenbart en stark köparmakt mot varje enskilt verkstadsföretag. Det kan även finnas risker med att de fyra största försäkringsbolagen samäger CABAS i och med att det skapar ett naturligt forum där konkurrenter kan samordna sig. Å andra sidan kan en effekt av att försäkringsbolagen utnyttjar sin starka köparmakt via CABAS vara att man pressar kostnaderna för skadereparationer. Detta kan vara positivt för konsumenterna förutsatt att vinsterna i form av pressade reparationspriser kommer dem till del via lägre försäkringspremier.

5.5 Nya finansieringsformer som privatleasing

Antalet nyregistrerade personbilar som finansieras via privatleasing har ökat kraftigt, men från låga nivåer. Enligt Trafikanalys fanns vid årsskiftet 2018/2019 drygt 131 000 privatleasade bilar i trafik. Privatleasingens andel av nyregistrerade personbilar har ökat från drygt 1 000 bilar 2008 till drygt 45 000 bilar 2018, vilket motsvarar cirka 39 procent av nyregistreringarna som gjordes av privatpersoner detta år.³⁹

³⁸ <https://www.cab.se/se/cab-group/aktuellt/aktuellt/2019-03-19-nytt-samarbetsforum-skapas.html>

³⁹ Trafikanalys (2019) *Fordon på väg 2018*, Rapport 2019:4 och MRF, Nuläget på bilmarknaden (mrf.se, 2019-01-11).

Vid privatleasing tillhör bilen tillverkaren eller återförsäljaren och konsumenten hyr bilen under avtalsperioden. Fördelen för konsumenten är att det inte behövs någon kontantinsats och att den verkliga månadskostnaden blir förutsägbar. För en fast avtalad månadskostnad hyrs bilen under vanligtvis 36 månader. De senaste årens låga räntenivåer har bidragit till att månadskostnaderna har kunnat hållas nere. Inte bara nybils- och vagnskadegaranti ingår utan också ett serviceavtal för service på auktoriserad verkstad och ofta även andra försäkringar. Konsumenten tar inte heller någon risk för dåligt andrahandsvärde eller brister i bilens kvalitet.⁴⁰

Enligt Konsumentverket finns det en del nackdelar med privatleasing. Privatleasing omfattas inte av konsumenttjänstlagen (1985:716), konsumentköplagen (1990:932) eller konsumentkreditlagen (2010:1846), vilket innebär att förhållandet mellan konsumenten och leasinggivaren regleras helt i leasingavtalet. Normalt går det inte att säga upp avtalet i förtid utan konsumenten är bunden i tre år. Om det blir fel på bilen så att den under en tid inte kan användas måste konsumenten trots det betala samma månadsavgift. Leasinggivaren kan ensidigt ändra villkoren under avtalsperioden exempelvis vid ökade upplåningskostnader. Som regel anges i avtalen att bilen ska återlämnas i normalt skick när avtalsperioden är slut, vilket innebär att konsumenten är skyldig att ersätta leasinggivaren vid onormal förslitning. Vad som är normalt skick framgick dock inte i Konsumentverkets granskning. MRF har dock senare tagit fram en vägledning kring privatleasing med bland annat information om vad som är att anse som normal förslitning.⁴¹ Konsumentverket framhåller vidare att det inte finns någon neutral part

⁴⁰ Konkurrensverket (2016) *Personbilsmarknad i förändring*, uppdragsforskningsrapport, 2016:5.

⁴¹ I MRF:s broschyr "Privatleasing – att tänka på när du leasar bil" beskrivs bland annat vad kunden ansvarar för, villkor i leasingavtalet som är viktiga att känna till och återlämnandet. Broschyren innehåller exempel med bilder på vad som är normalt och onormalt slitage efter den vanligaste innehavstiden tre år och 4 500 mil. <https://www.mrf.se/blog/2017/09/26/plb>

dit konsumenten kan vända sig i en tvist utan man är hänvisad till leasinggivarens ensidiga bedömning, vilket kan riskera att leda till stora kostnader för konsumenten.⁴²

I tidigare avsnitt har vi berört det faktum att generalagenter och försäkringsbolag via villkor för vagnskadegaranti och andra försäkringar i betydande utsträckning styr reparationer till de auktoriserade märkesverkstäderna. Detta bidrar till att stärka och ge märkesverkstäderna konkurrensfördelar gentemot oberoende verkstäder även på servicemarknaden. Det kan konstateras att privatleasingen med där ingående serviceavtal innebär att reparation och service av bilarna i än högre grad styrs till de auktoriserade märkesverkstäderna.

5.6 Uppkopplade bilar och rätten till fordonsdata

Uppkopplade bilar (connected cars) är en utvecklings- och innovationstrend som har slagit igenom bland biltillverkarna på bred front. Genom att bilen är uppkopplad mot internet kan en mängd data erhållas i realtid, inte bara om själva fordonet utan även om föraren och dennes körstil. Dessa data används inte bara av biltillverkarna utan även av exempelvis verkstäder och försäkringsbolag. För verkstäderna är tillgång till fordonsdata många gånger nödvändigt för att kunna serva och reparera bilarna korrekt men även för att kunna utveckla service- och reparationstjänster som bygger på uppkomna fel och förslitningar. Försäkringsbolagen kan använda fordonsdata bland annat vid beräkning av premierna för bilförsäkring och fordonsdata kan allmänt bidra till utvecklade försäkringstjänster och därmed mer effektiv konkurrens. I takt med

⁴² Konsumentverket, *Granskning avtalsvillkor privatleasing*, PM 2016-09-12.

att allt fler data genereras kan nya innovativa tjänster utvecklas. Om enbart tillverkare har tillgång till aktuell data kan utvecklingen av miljö- och säkerhetstjänster som förutsätter tillgång till data från konkurrenters produkter, till exempel självkörande bilar, hämmas.

En omstridd fråga är därför vem som ska äga rätten till fordonsdata som genereras. Om enbart tillverkaren äger rätten till fordonsdata kan denne skapa sig något som liknar en monopolsituation, där tillverkaren bestämmer selektivt vem som ska få ta del av informationen. Även om det via lagstiftning skulle säkerställas att informationen ska vara tillgänglig för flera aktörer kan tillverkaren komma att styra vem som kan ta del av informationen via priset.

Företrädare för M Sverige (tidigare Motormännens Riksförbund) hävdar att äganderätten till de data som samlas in ska tillfalla bilägaren och att denne bör ge sitt samtycke till hur de används. Fria val förespråkas och en öppen konkurrens. Det anses viktigt att fordonsdata görs tillgängliga för flera tjänsteleverantörer. Genom "internet of things" kan exempelvis bilar och vägskyltar bli intelligenta och helt nya möjligheter när det gäller mobilitet skapas. Därför måste konkurrensen, valfriheten och den personliga integriteten värnas. Exempel på data som samlas in är var föraren parkerat, de senaste destinationerna i GPS samt hur ofta elbilen laddas.⁴³

Även M Sveriges internationella samarbetsorganisation, FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), argumenterar för en fri tillgång till fordonsdata. En studie framtagen av FIA⁴⁴ visar på risker för betydande negativa konsekvenser för bilägare och oberoende märkesoberoende verkstäder om biltillverkarna fritt kan kontrollera

⁴³ Motormännen, *Min bil, mina data*, 2019-01-28.

⁴⁴ Quantalyse Belgium, Schönenberger Advisory Services, (2019) *The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models*, Technical Report.

tillgången till fordonsdata. Med kontroll över fordonsdata kan biltillverkarna bland annat lättare integrera framåt och stärka sin och de auktoriserade verkstädernas ställning på servicemarknaden gentemot oberoende verkstäder. Enligt FIA skulle detta kunna innebära successiva kostnadsökningar för bilägare och intäktsbortfall för märkesoberoende verkstäder inom EU på sammanlagt 65 miljarder euro, motsvarande 700 miljarder kronor till 2030.⁴⁵

Konkurrensverket bedömer att eftersom marginalerna på nybilsförsäljning är pressade går det inte att utesluta att det ekonomiska värdet av fordonsdata är betydande för och kan utnyttjas av biltillverkarna. Detta kan försvåra och fördyra förutsättningarna för andra tjänsteleverantörer som också behöver fordonsdata för att utveckla nya innovativa produkter, exempelvis för digitala tjänster, reservdelar, service och diagnostik.

EU-kommissionen har också uttryckt att det är viktigt att det finns goda förutsättningar för att dela fordonsdata för att möjliggöra en sund konkurrens vid tillhandahållande av digitala tjänster på den inre marknaden samtidigt som man ser till att skyddet av personuppgifter säkerställs.⁴⁶

Även EU:s konkurrenskommissionär har uttalat att en öppen tillgång på fordonsdata är nödvändigt för att värna den fria konkurrensen mellan försäkringsbolag och bilverkstäder. Det är inte acceptabelt att en del verkstäder fryses ut från marknaden för service och reparationer då de inte fått tillgång till fordonsdata. Den utveckling vi ser där verkstäder måste lägga ner i förtid menar kommissionären är bekymmersam.⁴⁷

⁴⁵ Motormagasinet.se, *FIA-studie oroas över tillgång till fordonsdatan*, 2019-05-14.

⁴⁶ Europeiska kommissionen (2018) *Vägen mot en automatiserad rörlighet – En EU-strategi för framtidens rörlighet*, COM(2018) 283 final.

⁴⁷ Res Publica Europa Debate No.4 with Margrethe Vestager, Brussels, April 2, 2019.

Det pågår för närvarande överläggningar och diskussioner mellan kommissionen, biltillverkare och de europeiska branschorganisationerna för fria verkstäder, försäkringsbolag med flera kring hur en eventuell reglering inom detta område kan utformas. Syftet är att förbättra konkurrensen på alla marknader som är beroende av aktuella data.

6 Konkurrensregler för motorfordonssektorn

6.1 Generellt om gruppundantag

I artikel 101 i EUF-fördraget och i konkurrenslagen (2008:579) förbjuds företag att ingå vissa konkurrensbegränsande avtal och samarbeten. Under vissa förutsättningar kan dock sådana avtal och samarbeten som har övervägande positiva effekter omfattas av undantag från förbuden.

Utöver de generellt gällande förbudsreglerna i konkurrenslagstiftningen har EU-kommissionen för många områden utfärdat särskilda bestämmelser, så kallade gruppundantag. I gruppundantagen specificeras vad avtal mellan företag inom visst område får innehålla respektive inte får innehålla för att omfattas av ett generellt gruppundantag från förbuden i konkurrenslagstiftningen.

Innebörden av ett gruppundantag är därmed att vissa typer av avtal under bestämda förutsättningar är generellt undantagna från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete utan att företagen behöver göra en individuell bedömning av om avtalen är konkurrensbegränsande. Anledningen är att dessa avtal typiskt sett har bedömts ha positiva effekter i form av exempelvis ökad effektivisering, innovation, bättre kvalitet och rationalisering av tillverkning och distribution samt att dessa positiva effekter även kommer konsumenterna till del. De begränsningar som åläggs berörda företag får dock inte vara mer långtgående än nödvändigt för att uppnå nämnda positiva effekter och avtalen får inte omfatta en för stor del av marknaden. Genom gruppundantag får parterna i enskilda avtal som liknar varandra till innehållet och har likartad inverkan på konkurrensen skydd mot ingripanden så länge villkoren för undantag är uppfyllda.

Ett syfte med gruppundantag är således att säkerställa ett effektivt skydd av konkurrensen, ge fördelar för konsumenter samtidigt som det ger en tillräcklig klarhet i rättsläget för företagen. Ett annat syfte med gruppundantag är att minska kommissionens administrativa börda.

Inom EU finns för närvarande gruppundantagsförordningar inom områdena för avtal om tekniköverföring, vertikala avtal, specialiseringsavtal, avtal om forskning och utveckling och vertikala avtal inom motorfordonssektorn. Samtliga har även införlivats i svensk rätt. I svensk rätt finns även ett eget nationellt gruppundantag för avtal om viss taxisamverkan.

Det har inom EU och Sverige tidigare även funnits gruppundantag för konkurrensbegränsade avtal inom försäkringssektorn, men inom EU upphörde det att gälla 31 mars 2017 och det svenska undantaget togs bort 1 augusti 2017.

6.2 Gruppundantag för motorfordon

För motorfordonssektorn finns ett specifikt gruppundantag i EU:s konkurrenslagstiftning. Förordningen (EU) 461/2010 förser motorfordonssektorn med branschanpassade regler i ett gruppundantag för vertikala avtal⁴⁸ för tillhandahållandet av reparations- och underhållstjänster för motorfordon samt för återförsäljning av reservdelar. Förordningen löper ut 31 maj 2023. I svensk rätt har det införts ett motsvarande gruppundantag från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete i konkurrenslagen genom lag (2008:584) om gruppundantag för vertikala konkurrensbegränsande avtal inom motorfordonssektorn.

⁴⁸ Vertikalt avtal är ett avtal eller samordnat förfarande som ingås mellan två eller flera företag som vart och ett är verksamt i olika led i produktions- eller distributionskedjan och som avser villkoren för parternas inköp, försäljning eller återförsäljning av vissa varor eller tjänster.

Inom EU har motorfordonssektorn alltsedan 1985 omfattats av ett antal särskilda gruppundantagsförordningar. Tidigare gällande gruppundantag har även omfattat inköp, försäljning och återförsäljning av nya bilar, men det nu gällande gruppundantaget omfattar, efter vissa övergångsregler fram till 1 juli 2013, endast reparations- och underhållstjänster och försäljning av reservdelar, dvs. eftermarknaden för motorfordon. Från detta datum tillämpas det generella gruppundantaget för vertikala avtal, förordning (EU) nr 330/2010, på avtal om inköp, försäljning eller återförsäljning av nya motorfordon. Som stöd för tillämpningen av gruppundantaget har kommissionen gett ut ett tillkännagivande – Tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon (EUT C 138/16, 28.5.2010).

Av gruppundantaget rörande eftermarknaden för motorfordon följer bland annat att en konsument har rätt att lämna in sin bil till vilken verkstad som helst för service under biltillverkarens garanti-period utan att rätten till garantin går förlorad. Detta gäller under förutsättning att service på bilen har utförts på ett fackmannamässigt sätt samt med originalreservdelar eller reservdelar av motsvarande kvalitet. Det spelar således ingen roll vem som tillverkat reservdelarna, huvudsaken är att reservdelarna uppfyller tillverkarens specifikationer. Ett viktigt syfte med gruppundantaget är att skydda konkurrensen på marknaden för reparations- och underhållstjänster och förhindra utestängning av oberoende verkstäder.

Enligt gruppundantaget ska en verkstad vidare kunna få tillgång till all teknisk information oberoende av om den är auktoriserad eller oberoende. Informationen ska ges på begäran, utan onödigt dröjsmål, och priset för upplysningarna bör inte hindra tillgång till dem. Frågan är alltså vad som kan ses som ett oskäligt pris. I intervjuer som gjorts på EU-nivå med företrädare för oberoende verk-

städer framförs ofta att biltillverkarna tar väl mycket betalt för upplysningarna. I en rapport från EU kommissionen⁴⁹ framhålls att för att oberoende verkstäder ska vara konkurrenskraftiga måste de ha tillgång till den tekniska information som behövs för att reparera fordon. Denna information blir allt viktigare på grund av att fordonen blir allt mer komplexa, att allt fler delar används och att elektronik används i allt större utsträckning i fordonen.

I en tidigare rapport från Konkurrensverket 2008⁵⁰ konstaterades att oberoende verkstäder i stor utsträckning får tillgång till teknisk information och de reservdelar som krävs för verksamheten. Samtidigt framkom att det fanns vissa problem som kunde begränsa konkurrensen, främst vad gällde tillgång till viss teknisk information och särskilt möjligheter att uppdatera mjukvara.

Av kommissionens frågor och svar om tillämpningen av EU:s konkurrensregler inom motorfordonssektorn av den 27 augusti 2012 framgår följande. En oberoende reparatör får inte hindras från att få tillgång till eller att uppdatera ett tryck eller elektroniskt register över fordonets servicehistorik. Vägran att bevilja tillgång till servicehistoriken skulle sannolikt innebära att avtalen mellan fordonsleverantören och dess auktoriserade reparatörer bryter mot EU:s konkurrensregler.

Vidare framgår att service- och reparationsuppgifter, oavsett vilken form, ska behandlas som teknisk information vid tillämpningen av tilläggsriktlinjerna. Tillgång till sådana uppgifter är i allmänhet nödvändigt för att en reparatör ska kunna avgöra vad som måste göras för att uppdatera serviceschemat. Ofullständiga service- och reparationsuppgifter kan sannolikt minska fordonets restvärde och

⁴⁹ Europeiska kommissionen (2016) *Rapport från Kommissionen till Europaparlamentet och rådet*, COM (2016) 782 Final.

⁵⁰ Konkurrensverket (2008) *Konkurrens och bilverkstäder – Tillämpningen av gruppundantaget för motorfordon*, Konkurrensverkets rapportserie 2008:3.

göra det svårt att bevisa att garantivillkoren har följts. Om oberoende reparatörer inte skulle kunna uppdatera sådana uppgifter skulle det kunna avskräcka konsumenter från att använda oberoende reparatörer, vilket skulle utesluta sådana aktörer från en betydande del av marknaden.

6.3 Kia- domen om nybilsgaranti

De flesta nya personbilar som säljs i Sverige har en märkesspecifik nybilsgaranti av olika längd, ofta två år. Garantin gäller bilen och den utrustning som följer med vid köpet och för fel som finns redan vid leverans, eller som uppstår under garantitiden. Garantin gäller normalt oavsett vem som är ägare till bilen under de år garantin gäller.

Kia har en nybilsgaranti på hela sju år. Sveriges Bildelsgrossisters Förening (SBF), stämde i maj 2011 Kia Motors i dåvarande Marknadsdomstolen för ett garantivillkor som innebar att all regelbunden service måste utföras av auktoriserade Kia-verkstäder för att den sjuåriga garantin skulle gälla. SBF menade att detta villkor stred mot EU:s och de svenska konkurrensreglerna. SBF hade redan 2010 lämnat in ett klagomål till Konkurrensverket angående Kias garantivillkor men Konkurrensverket valde att inte prioritera ärendet. I stället utnyttjade SBF den särskilda talerätten enligt konkurrenslagen och väckte talan i Marknadsdomstolen.

Domstolen fann i sin dom att garantivillkoret hindrade icke-auktoriserade verkstäder som åtar sig att serva Kia-bilar från att erbjuda service och reparationer på dessa bilar under garantiperioden på sju år och att villkoret begränsade konkurrensen. Kia-verkstädernas höga marknadsandel, 80 procent, innebar att gruppundantaget inte var tillämpligt, vilket Kia hävdade. Inte heller villkoren för ett individuellt undantag ansågs uppfyllda. Domstolen förbjöd därmed Kia att fortsätta med detta för långtgående garantivillkor förenat med ett vite om 5 miljoner kronor.

Även om Kias marknadsandel på den totala eftermarknaden för motorfordon i Sverige var förhållandevis liten, utgör domen ett tydligt exempel på att domstolen såg allvarligt på begränsningar i konkurrensen på eftermarknaden för ett enskilt bilmärke.

7 Konkurrensverkets analys och slutsatser

Med denna rapport vill Konkurrensverket lyfta fram ett antal konkurrens- och konsumentrelaterade förhållanden i relationen mellan biltillverkare samt försäkrings- och verkstadsbranscherna. Konkurrensverket konstaterar bland annat att bilar generellt är högt försäkrade i Sverige, även äldre bilar som har ett förhållandevis lågt ekonomiskt värde. Detta visar att konsumenternas priskänslighet när det gäller bilförsäkringar är låg. Konsumenterna ifrågasätter normalt inte heller den hårda styrningen av service och reparationer till de dyrare auktoriserade verkstäderna.

Vagnskadegarantin är egentligen en försäkring och borde vara valfri för konsumenten

Vagnskadegarantin är unik för Sverige. Det går inte att köpa en ny personbil utan vagnskadegaranti. Det gäller oavsett om bilen köps av en juridisk person eller en privatperson. Vagnskadegarantin är en försäkring som har upphandlats av generalagenten i samarbete med ett försäkringsbolag. Vid en skada på bilen under vagnskadegarantins löptid (normalt 3 år) anvisas bilägaren av försäkringsbolaget till en märkesverkstad för reparation.

Vagnskadegarantin leder sannolikt till en högre försäkringsgrad än i andra länder, där denna ordning inte finns. Det kan innebära vissa fördelar för försäkringsbranschen och möjligen för vissa konsumenter. Samtidigt finns det ingen valfrihet för konsumenten. Konsumenten saknar möjlighet att avstå från denna försäkring och kan inte heller själv välja försäkringsgivare för vagnskadedelen i sin försäkring under denna tid. Under de första tre åren från nybilsköpet uppstår således negativa inläsningseffekter.

En direkt följd av vagnskadegarantin är att kunden inte själv, via val mellan konkurrerande försäkringsbolag, kan bidra till fungerande konkurrens på försäkringsmarknaden under bilens tre första år. Om generalagenter regelmässigt konkurrensutsätter vagnskadegarantin genom att flera försäkringsbolag bjuds in om att få erbjuda vagnskadegarantin för olika bilmärken borde de negativa inlåsningseffekterna begränsas. Det finns dock inga tecken på en stark och fungerande konkurrens på denna marknad då avtalen mellan generalagenter och försäkringsbolag om vagnskadegarantier sedan länge helt domineras av ett försäkringsbolag (If).

Som redovisas ovan införde Volvo vagnskadegaranti på 1950-talet vilket därefter har blivit en standard inom svensk personbilsförsäljning. Eftersom Volvo under många år varit marknadsledande på personbilsmarknaden i Sverige och systemet med vagnskadegaranti tydligt gynnar det auktoriserade verkstadsnätet har även andra bilmärken på denna marknad helt anammat detta system.

Ett problem med systemet med vagnskadegaranti är att det inte framgår hur stor del av nybilspriset som utgörs av vagnskadegarantin. Vid en skadereparation inom vagnskadegarantin är självriskan vidare väsentligt högre än vid en normal helförsäkring. Det kan inte uteslutas att konsumenter blir förlorare och generalagenter och försäkringsbolag vinnare. Under alla omständigheter är värdet av vagnskadegarantin inte överblickbart och konsumenter med olika preferenser vad gäller önskad försäkringsnivå kan inte alltid göra ett för dem optimalt och önskvärt val.

Konkurrensverket anser att det bör vara möjligt för köparen att väja bort vagnskadegarantin mot ett lägre inköpspris vid nybilsköp. Eftersom vagnskadegarantin egentligen är en försäkring bör konsumenter (privatpersoner och företag) kunna välja om de enbart vill teckna den obligatoriska trafikförsäkringen eller komplettera den med valfria halv- eller helförsäkringar i valfritt försäkringsbolag.

Oberoende verkstäder har svårt att konkurrera med märkesverkstäder

Konkurrensverket konstaterar att sammantaget leder vagnskadegarantin till en hård styrning av reparationer och även service på nyare bilar till auktoriserade verkstäder. Eftersom nybilsförsäljningen har varit hög i landet de senaste åren blir eftermarknaden för service och reparation av nyare bilar större. Oberoende verkstäder som inte är auktoriserade av biltillverkare har svårt att träda in på denna marknad och får därmed allt svårare att konkurrera med märkesverkstäderna. De hänvisas till service och reparationer på den del av fordonsflottan som är äldre. Över tid har det också blivit allt färre oberoende verkstäder. Utvecklingen gynnar således märkesverkstäder på de oberoende verkstädernas bekostnad. Eftersom de oberoende verkstäderna ofta har lägre priser missgynnas även konsumenterna av denna utveckling.

Försäkringsbolagen tecknar även för övriga försäkringar avtal med verkstäder dit bilägaren hänvisas vid försäkringsskada. Även i dessa fall tecknas avtal företrädesvis med märkesverkstäder. Det finns ytterst en risk att även den del av marknaden som inte finansieras av försäkringar påverkas negativt av försäkringsbolagens agerande. I det här fallet kan det på längre sikt handla om att även den som saknar vagnskadegaranti eller en helförsäkring oftast möter märkesverkstäder på marknaden, och sällan oberoende allbilsverkstäder, när bilägaren ska reparera sin plåtskada på en något äldre bil.

Utvecklingen har bidragit till att det blivit allt svårare att driva oberoende allbilsverkstäder i Sverige. Antalet verkstäder har under många år minskat efter nedläggningar, uppköp och sammanslagningar av oberoende verkstadsföretag, vilket torde vara tecken på en hård konkurrenssituation och små vinstmarginaler. Denna trend mot färre antal verkstäder finns även runtom i Europa.

Den allt starkare marknadspositionen för märkesverkstäder har sannolikt även påverkats av andra utvecklingstrender, som till exempel att bilarna har blivit allt mer tekniskt avancerade, datoriserade och uppkopplade samt att allt fler väljer privatleasing i stället för att köpa ny bil.

Försäkringsbolagen styr reparationer som utförs av skadeverkstäder genom CABAS och certifieringssystem

Vid en inträffad skada på en personbil anvisas normalt bilägaren av försäkringsbolaget till en specifikskadeverkstad som ska utföra reparationen. Det är även försäkringsbolaget som i stort bestämmer vad reparationen får kosta. Som nämnts är det oftast en av biltillverkarens auktoriserade verkstäder som kommer att utföra skadereparationen.

Försäkringsbolagen har stort inflytande över reparationspriserna. Dels ingår varje försäkringsbolag individuella avtal med skadeverkstäderna om reservdelspriser och vilket timpris som ska gälla vid verkstädernas arbete med försäkringsskador, dels äger de fyra största försäkringsbolagen det elektroniska beräkningsverktyg (CABAS) som används för beräkning av priset på skadereparationer på den svenska marknaden.

För verkstäder som vill ha uppdrag från försäkringsbolagen är det i princip helt nödvändigt att de ansluter sig till CABAS. I Sverige finns det inte någon etablerad konkurrent till detta system och försäkringsbolagen styr verkstäderna via avtal till att använda CABAS.

Eftersom försäkringsbolagen har en stark köparmakt är det svårt för en enskild skadeverkstad att förhandla om priset på reparationen och andra villkor. Många verkstäder är samtidigt mycket beroende av arbeten från försäkringsbolagen för att få tillräckliga intäkter. Konkurrensverket har vidare uppmärksammats på att prismodellen för att använda CABAS (med höga fasta avgifter) starkt missgynnar vissa glasverkstäder och små verkstäder med färre försäkringsarbeten per år i konkurrensen med stora verkstadsföretag.

Konkurrensverket konstaterar att styrkeförhållandena på marknaden är ojämna mellan försäkringsbolagen och skadeverkstäderna. Det finns risker med att de fyra största försäkringsbolagen samäger CABAS eftersom det skapar ett naturligt forum där konkurrenter kan samordna sig vad gäller exempelvis premiesättning gentemot försäkringstagare eller agerande i förhandlingar med skadeverkstäder. Å andra sidan kan en effekt av att försäkringsbolagen utnyttjar sin starka köparmakt via CABAS vara att man pressar kostnaderna för skadereparationer. Detta kan vara positivt för konsumenterna förutsatt en väl fungerande konkurrens mellan försäkringsbolagen så att vinsterna i form av pressade reparationspriser kommer konsumenterna till del via lägre försäkringspremier.

Konkurrensverket har inte fått några indikationer på samordning genom CAB Group eller med hjälp av CABAS när det gäller premiesättning på bilförsäkringar. Vad som kan verka återhållande på incitamenten för en sådan möjlig samordning är att det är förhållandevis enkelt för bilägare att via förfrågningar på nätet jämföra priser på bilförsäkringar. Bilägare byter också bilförsäkring oftare än exempelvis djurägare byter djurförsäkring.⁵¹

⁵¹ Konkurrensverket (2018) *Bättre konkurrens om fler byter djurförsäkring*, Konkurrensverkets rapportserie 2018:6.

Trafikförsäkringen är en inkörsport till bilförsäkringen

Trafikförsäkringen är obligatorisk och kan därför ses som en inkörsport till bilförsäkringen. Bilägaren jämför normalt den sammanlagda försäkringskostnaden vid val av försäkringslösning, vilket har en dämpande effekt på försäkringspremierna. Genom att erbjuda en förhållandevis låg premie på trafikförsäkringen kan bolagen sälja in dyrare halv- och helförsäkringar och även andra tilläggförsäkringar till bilägarna. Över tid har också premieinkomsterna för trafikförsäkringen minskat till skillnad från motorfordonsförsäkringen där det skett en mycket kraftig ökning.

Skatt på trafikförsäkringspremie

Första juli 2007 infördes en skatt på trafikförsäkringspremien. Det är försäkringsbolagen som är ålagda att leverera in skatten till Skatteverket. Skatten beräknas på beskattningsunderlaget som är 32 procent av premien för en trafikförsäkring.

De samlade premierna för trafikförsäkringen (alla fordonsslag) har minskat från 10,9 miljarder kronor 2006 till knappt 8,4 miljarder 2018 samtidigt som utvecklingen av premier för motorfordonsförsäkring är helt motsatt. Premierna har stadigt ökat, från 12 miljarder 2006 till drygt 22 miljarder 2018 (alla fordonsslag). Trafikförsäkringens andel av de totala premierna har minskat från knappt 48 procent 2006 till knappt 27 procent 2018.

Vidare kan noteras att trafik- och motorfordonsförsäkringar är relativt sett mer reglerade än andra försäkringsmarknader. Den obligatoriska trafikförsäkringen utgör en inkörsport till marknaden. Fördelningen av premier och skadekostnader mellan de olika delarna av försäkringen är svåra att kontrollera och beskattningen av trafikförsäkringar har gått hand i hand med att trafikförsäkringens andel av de totala premierna för trafik- och motorfordonsförsäkringar har minskat.

Konkurrensverket konstaterar att om trafikförsäkringspremiernas andel av de totala premieintäkterna för trafik- och motorfordonsförsäkring hade legat kvar på samma nivå som 2006 hade statens skatteintäkter för trafikförsäkringspremier varit högre än den är i dag. Det kan röra sig om mellan 500 miljoner och en miljard kronor i högre skatteintäkter.

Paketlösningar vid nybilsköp kan minska konkurrensen på eftermarknadens olika delmarknader

Vid nybilsköp erbjuder generalagenten för bilmärket inte bara en ny bil utan även ofta försäkring, serviceavtal och finansiering. Detta gäller särskilt vid den relativt nya företeelsen privatleasing. Vid privatleasing tillhör bilen tillverkaren eller återförsäljaren och konsumenten hyr bilen under avtalsperioden. Det blir en paketlösning som ur vissa aspekter kan vara förmånlig för konsumenterna, då de i stället för att erlagga en större summa kontant vid köpet får en fast överblickbar månadskostnad under en treårsperiod. Men samtidigt riskerar konkurrensen på de olika delmarknaderna att minska – framför allt kan konkurrensförutsättningarna för de oberoende verkstäderna påverkas eftersom det i ett privatleasingavtal ingår att service ska göras hos bilmärkets auktoriserade märkesverkstäder. Konkurrensen som blir kvar vid privatleasing är i första hand vilket bilmärke som konsumenterna väljer (mellanmärkeskonkurrens).

En del konsumenter är missnöjda med sin bilförsäkring

Många hör av sig till Konsumenternas försäkringsbyrå med frågor av olika slag som har samband med bilköp. Något som konsumenter ofta klagar på är försäkringsbolagens hantering av skaderegleringar. Fastän försäkringsbolagen anvisar vilken verkstad som ska reparera skadan förstår många konsumenter inte att de själva är beställare av reparationen och konsumenten får som regel ingen hjälp av försäkringsbolagen att reklamera reparationen om konsumenten anser att reparationen blivit undermåligt utförd. En vanlig

orsak till byte av bolag för bilförsäkring är också just missnöje med skaderegleringen. Konsumenter byter alltså ofta försäkringsbolag först efter att en skada inträffat.

Ett annat klagomål som ofta framförs är plötslig hög ökning av premien i samband med förnyelse av försäkringen. Konsumenter har lockats till ett nytt bolag med en låg premie, men i samband med förnyelsen höjs premien kraftigt av det nya bolaget. Det kan dock konstateras att det är förhållandevis lätt att byta bilförsäkring när tiden för försäkringen går ut, och konsumenter byter också bolag i högre utsträckning än vad som görs när det gäller exempelvis djurförsäkringar.

Premieintäkterna från motorfordonsförsäkringar utgör en stor andel av försäkringsbolagens samlade intäkter från skadeförsäkringar

Den senaste tioårsperioden har premieintäkterna från motorfordonsförsäkringar ökat med närmare 75 procent. Motorfordonsförsäkringar tillsammans med trafikförsäkringar står för mer än en tredjedel av försäkringsbolagens samlade intäkter från skadeförsäkringar. Tillsammans med djurförsäkringar är motorfordonsförsäkringar också de lönsammaste segmenten av skadeförsäkringar.

Bilägare bör jämföra premier och överväga sitt försäkringsskydd

Konkurrensverket konstaterar att det finns tecken på att konsumenterna är trögrörliga när det gäller bilförsäkringar. Det är exempelvis vanligt att bilägare, utan att göra jämförelser med andra alternativ, ligger kvar hos det försäkringsbolag och med den märkesförsäkring som tecknats vid nybilsinköpet. Konkurrensverket menar generellt att det kan vara lönande för bilägare att regelbundet jämföra försäkringspremierna hos de olika försäkringsbolagen på marknaden.

På Konsumenternas försäkringsbyrås webbplats finns för närvarande möjlighet att göra jämförelser av villkor, självrisker med mera mellan olika försäkringsbolag. Försäkringsbyrån värderar och poängsätter även villkoren. Enligt vad Konkurrensverket erfar pågår också ett lovvärt arbete för att på samma webbplats möjliggöra direkta prisjämförelser mellan olika försäkringsbolags fordonsförsäkringar.

Konkurrensverket kan konstatera att bilar har ett mer omfattande försäkringsskydd i Sverige än i andra länder, både andelen bilar som är försäkrade och hur omfattande försäkringsskyddet är, särskilt vad gäller äldre bilar. Samtidigt kan vi konstatera att bilförsäkringar hör till försäkringsbolagens mer lönsamma marknader. Förutom att jämföra försäkringar mellan försäkringsbolag kan det därför finnas anledning för många bilägare, särskilt av äldre bilar med låga ekonomiska värden, att överväga om de verkligen har behov av ett så omfattande försäkringsskydd som de har i dag.

Öppen tillgång till fordonsdata viktigt

Tillgången till fordonsdata från uppkopplade bilar (connected cars) är avgörande för att verkstäder ska kunna reparera och utföra service på bilarna på ett korrekt sätt. Detta gäller inte bara för verkstäder, även försäkringsbolag och andra tjänsteleverantörer behöver en öppen tillgång till fordonsdata för att kunna erbjuda och utveckla konkurrenskraftiga tjänster. Tillgång till fordonsdata även för andra än biltillverkarna är således mycket viktigt för att värna den fria konkurrensen på de olika marknader som finns och kommer att utvecklas inom och i anslutning till fordonsmarknaden.

Om det inte finns fri tillgång till fordonsdata eller om andra tjänsteverantörer nekas tillgång eller får betala höga priser för att få tillgång till den, kan det inte uteslutas att det leder till betydande nackdelar för konsumenterna i form av högre priser, lägre innovationsgrad, försämrat tjänsteutbud etc. Företrädare för oberoende verkstäder, försäkringsbolag och andra tjänsteverantörer anser inte att tillgången till fordonsdata fungerar tillfredsställande i dag. EU-kommissionen delar denna uppfattning och ser med oro på situationen. Konkurrensverket ser positivt på att det för närvarande pågår överläggningar mellan kommissionen, biltillverkare och de europeiska branschorganisationerna för oberoende verkstäder, försäkringsbolag med flera kring hur en eventuell reglering inom detta område kan utformas.

8 Referenser

Finansinspektionen (2000) *Bilförsäkringen efter avregleringen*, Rapport 2000:2

Konkurrensverket (2008) *Konkurrens och bilverkstäder*, 2008:3

Konkurrensverket (2010) *Garantivillkor vid nybilsförsäljning*, 2010:1

Konkurrensverket (2015) *Den svenska fondmarknaden – en fördjupning*, 2015:8

Konkurrensverket (2016) *Personbilsmarknad i förändring, uppdragsforskningsrapport*, 2016:5

Konkurrensverket (2018) *Bättre konkurrens om fler byter djurförsäkring*, 2018:6

Konsumenternas försäkringsbyrå, *Verksamhetsberättelse 2018*

Konsumentverket, *Konsumentrapporten 2016–2018*

Svensk Försäkring (2015) *Försäkringar i Sverige: statistik 2015*

Svensk Försäkrings branschstatistik nr 4/2016 – 3:e kvartalet 2016

Svensk Försäkrings branschstatistik nr 1/2019

Trafikanalys, *Fordon i län och kommuner 2018*

Trafikanalys, *Statistik över fordonsflottans utveckling*, 2016:13

Quantalyse Belgium, Schönenberger Advisory Services (2019) *The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models, Technical Report*, 2019

Bilförsäkringsmarknaden och bilverkstadsmarknaden omsätter varje år stora belopp. Det är därför viktigt för konsumenterna att det finns en väl fungerande konkurrens mellan de olika aktörerna på marknaderna. Det har blivit alltmer vanligt att det vid köpet av en ny bil följer med ett paket av tjänster som försäkring, service och finansiering.

I den här rapporten resonerar vi bland annat om hur dessa omständigheter påverkar konkurrensen.



Adress 103 85 Stockholm

Telefon 08-700 16 00

Fax 08-24 55 43

konkurrensverket@kkv.se

www.konkurrensverket.se