

København, 25. april 2025

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

AutoBranchen Danmark takker først og fremmest for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til Konkurrencerådets beslutning om at indlede en markedsefterforskning af markedet for skadesforsikringer til private, jf. konkurrencelovens §15 f, stk. 2.

AutoBranchen Danmark vil dog herudover gerne takke Konkurrencerådet for den grundige og gennearbejdede analyse af skadeforsikringsområdet for private, der konkret afføder denne mulige markedsefterforskning. Analysen sætter fokus på et vigtigt område - og ikke mindst en række vigtige problemstillinger.

De konklusioner fra analysen, der i særlig grad bekymrer AutoBranchen Danmark, går på, at forsikringspræmierne er steget betydeligt mere end omkostningerne til skadesdækning, at markedskoncentrationen er høj i forhold til det øvrige EU, og at forsikringsselskabernes fastsættelse af priser og vilkår har karakter af en form for stiltiende priskoordinering.

AutoBranchen Danmark støtter derfor helhjertet op om, at der igangsættes en markedsefterforskning af skadesforsikringer for private.

I forhold til det konkrete udkast til Konkurrencerådets beslutning, der er planlagt til at omfatte skadesforsikringsselskabernes fastsættelse af præmier og andre vilkår i deres policer og lignende, herunder specifikt at skadesforsikringsselskaberne indeksregulerer forsikringspræmierne, er der dog en række yderligere forhold inden for motorforsikringsområdet, som vi anbefaler, at man inkluderer i en kommende markedsefterforskning.

Disse forhold vedrører navnlig it-plattformen Autotaks, der ejes og drives af forsikringsselskabernes brancheorganisation Forsikring & Pension. Plattformen anvendes af alle danske forsikringsselskaber, når de indkøber reparationsydelser fra autoværksteder, og det er derfor umuligt at drive virksomhed som autoværksted uden at acceptere de vilkår, som brugen af platformen medfører.

Konkurrencerådet vurderede i 2001, at systemet ikke var konkurrencebegrænsende, da systemet var indrettet således, at timeprisen for de indkøbte ydelser aftaltes individuelt mellem det enkelte værksted og forsikringsselskabet. I dag er situationen dog en anden. Ikke mindst som følge af den stigende koncentration på forsikringsmarkedet dikterer forsikringsselskaberne reelt ensidigt indkøbsvilkårene. Dette fører bl.a. til ensretning af

priserne, nedprioritering af kvalitet og sikkerhed og en faldende rentabilitet for autoværkstederne, som på længere sigt vil føre til en stærk begrænsning af udvalget for forbrugerne. Det er derfor AutoBranchen Danmarks vurdering, at forsikringsselskabernes praksis om brugen af systemet i dag må anses for konkurrencebegrænsende.

Disse forhold og den udfordrede konkurrence på området i øvrigt betyder ikke bare, at forsikringstagere betaler for meget for deres forsikringsprodukt, men også at det indkøb, forsikringsselskaberne foretager på vegne af deres kunder, heller ikke konkurrenceudsættes tilstrækkeligt, hvilket har negative konsekvenser for såvel forsikringskunder som for skadesbranchens aktører.

Samlet set optræder forsikringsselskaberne på motorforsikringsområdet i vores bedste overbevisning stærkt konkurrencebegrænsende.

Vi mener derfor, at markedsefterforskningen yderligere bør indeholde:

- **Undersøgelse af motorskadeforsikringsselskabernes kollektive dominans over autoværksteder og autolakerere og konsekvenser for forbrugerne.**
- **Undersøgelse af motorskadeforsikringsselskabernes købermagt og konsekvenser heraf, fx i forhold til kvalitet, sikkerhed osv. ved reparationerne.**
- **Undersøgelse af motorskadeforsikringsselskabernes indirekte påtvingelse af urimelige forretningsbetingelser, der har aktuelle, men også mere langsigtede konsekvenser for skadesbranchen i Danmark og dermed også forbrugerne.**
- **Undersøgelse af Autotaks som prisdannende og ensrettende for reparationspriserne.**

Baggrund

I AutoBranchen Danmark organiserer vi omkring 1200 bilforhandlere, autoværksteder og autolakerere, hvoraf mange dagligt er i kontakt med forsikringsselskaberne eller deres indkøbsafdelinger og taksatorer.

Det er et samarbejde, der i de senere år er blevet tiltagende udfordret, fordi motorskadeforsikringsselskaberne med kollektiv dominans, købermagt, ensidig prisdannelse og indirekte påtvingelse af urimelige forretningsbetingelser har presset autoværksteder og autolakerere usædvanlig hårdt.

Dette pres betyder, at der er mange værksteder og lakerere, der ikke har fået hævet deres timepriser i over 10 år, at deres avance på en række områder udhules eller helt forsvinder, og at deres generelle forretningsvilkår er blevet betydeligt forringet over de sidste 10-15 år.

Dette kommer også forbrugerne til skade, blandt andet da værkstederne som følge af denne udvikling presses til at levere færre ydelser og ydelser af ringere kvalitet for at holde deres omkostninger nede. På længere sigt må det også forventes, at antallet af værksteder vil falde markant.

I det følgende vil vi komme ind på nogle centrale problemstillinger.

Autotaks som monopol

Forsikringsselskabernes indkøb foregår som nævnt gennem it-plattformen Autotaks, der ejes og drives af deres brancheorganisation Forsikring & Pension.

Autotaks er de facto et monopol, idet alle forsikringsselskaber køber ind gennem platformen, og det derfor ikke er muligt at drive virksomhed som autoværksted uden at acceptere brugen af platformen og dens virkemåde. Det er i sig selv en stor udfordring for konkurrencen, at forsikringsselskabernes samlede indkøb går gennem ét system, som deres brancheorganisation selv driver og udvikler, og hvor udbydere og leverandører ikke har meningsfuld indflydelse på udviklingen af systemet.

Autotaks er udviklet til at være et vejledende indkøbssystem. Dette fremgår også af Konkurrencerådets afgørelse om systemet fra 2001, hvor rådet forudsatte, at alle data i systemet var vejledende og let kunne ændres, og at priserne for de indkøbte ydelser fastlægges ved forhandling mellem forsikringsselskab og værksted. Systemet er dog løbende blevet udviklet til forsikringsselskabernes fordel og er reelt ikke vejledende i dag. Dette skyldes navnlig, at Forsikring & Pension har tilladt, at forsikringsselskaberne uden videre og automatiseret kan afvise tilbud, der afviger fra en række parametre, de selv bestemmer og som værkstederne ikke kender.

Der foregår dermed ingen reel forhandling, men blot en ensidig fastsættelse af vilkårene. Den øgede koncentration blandt forsikringsselskaberne har desuden medført, at værkstederne ikke har andet valg end at acceptere de således fastsatte vilkår, da et værksted ikke kan leve med at miste en af de få tilgængelige kunder på markedet.

Forsikringsselskabets ensidige fastlæggelse af parametrene for hvert indkøb, herunder også ift. tidsforbrug og omfanget af reparationsydelsen sker ofte uden hensyntagen til den håndværksmæssige faglighed og bilfabrikanternes reparationsforskrifter og kan dermed også påvirke kvalitet og sikkerhed i reparationen af kundens bil.

Reelt fungerer Autotaks i det nuværende setup som prisdannende for reparationspriserne på tværs af forsikringsselskaberne, da afvigelser fra reparationstider, der ellers skulle være vejledende, uden videre kan afvises. Tilsvarende afvises forsøg på at fastsætte timepriser, der afviger fra forsikringsselskabernes standarder. Dermed bliver Autotaks brugt til at

ensrette indkøbspriser i den samlende skadesforsikringsbranche, da det er eneste indkøbsplatform for alle selskaber.

Generelt er det konkurrenceretligt problematisk, at autoværksteder og autolakerere ikke selv kan fastsætte deres timepriser uden at blive fravalgt eller truet med eksklusion fra Autotaks (sletning af reparatørnummer), der som nævnt er deres eneste mulighed for at lave skadesarbejde for forsikringsselskaberne.

Der er – fordi Autotaks ikke længere er reelt vejledende - også konkurrencemæssige udfordringer i, at de reparationstider, der indlæses i Autotaks, kan ændres, uden at der oplyses om det og uden varsel og forklaring, ligesom der er udfordringer omkring lakmaterialepriserne, der betyder, at lakerere underbetales i lange perioder.

Ovenstående er eksempler på den generelle mangel på gennemsigtighed, der præger Autotaks som system, hvor det også står uklart, hvordan man overhovedet kommer frem til reparationstiderne. Denne underoplysning misbruges ligeledes til at ensrette priser på tværs af forsikringsselskaber.

Autotaks' monopol har også betydet, at autolakerere som underleverandør ikke har indflydelse på deres egen forretning, herunder reparationsmetode, timeprisforhandling, tilbudsgivning og betaling for reparationsudførelse.

De ovenstående forhold gør sig gældende på tilsvarende vis på tværs af alle de forsikringsselskaber, der benytter Autotaks-platformen. Der er således klare tegn på, at der ligesom på markedet for skadesforsikringer til private foregår en stiltiende koordinering, hvor alle forsikringsselskaber anvender den samme praksis for indkøb gennem Autotaks, således at autoværkstederne ikke har andet valg end at acceptere forsikringsselskabernes ensidige fastlæggelse af vilkår, priser og mangel på gennemsigtighed.

Samlet set mener vi, at forudsætningerne for, at Autotaks i sin tid blev fundet lovligt af konkurrencemyndighederne, for længst er bristet.

Endnu mindre konkurrence i indkøb end i salg

Hvor der er over 20 forsikringsselskaber, der sælger motorforsikringer til private, er der reelt langt færre aktører i indkøbet, hvilket i sagens natur også begrænser konkurrencen. Det skyldes indkøbsfællesskabet Taksatorringen, der køber ind for over 20 forsikringsselskaber samlet, og som ifølge Forsikring & Pension står for 27,6 procent af markedet.

AutoBranchen Danmark har på indkøbssiden på motorforsikringsområdet beregnet HHI til mellem cirka 2230 og 2400 - alt efter om man regner Topdanmark og If som samme koncern eller ej. Det er ifølge Europa-Kommissionen et udtryk for et højt koncentreret marked – og

markant højere end det HHI på omkring 1650, som Konkurrencerådets analyse udtrykker bekymring over på skadesforsikringsmarkedet rettet mod private.

De fire største aktører på indkøbsmarkedet for motorskedeforsikringer - altså Tryg, Taksatorringen, Topdanmark (uden If) og Alm.Brand/Codan - står således for knap 89 procent af markedet.

Ud fra et konkurrencemæssigt synspunkt kunne man måske acceptere denne dominans, hvis det førte til lavere priser for forbrugerne (og hvis det ikke gik ud over kvalitet og sikkerhed), men som Konkurrencerådets analyse viser, er det ikke forbrugerne, der får prisgevinsten som følge af forsikringsselskabernes købermagt, men derimod forsikringsselskabernes indtjening, der stiger.

Det meget ulige forhold mellem forsikringsselskaberne og motorskadebranchen ses også ved forsikringsselskabernes overnormale profit, mens overskudsgraden i skadesbranchen er omtrent halveret over en ti-årig periode (Tal fra Danmarks Statistik gengivet i Danskernes Biler 2024), ligesom AutoBranchen Danmarks rentabilitetsanalyse af skadesbranchens økonomi viser, at omfanget af gratis ydelser til forsikringsselskaberne betyder, at store dele af branchen har en usund forretning. Når værkstedernes rentabilitet således er faldet kraftigt, mens forsikringsselskabernes profit samtidig er steget markant, er det tydeligt, at forsikringsselskaberne ikke videreformidler de lave priser fra værkstederne til deres kunder.

Yderligere konsekvenser for forbrugerne

Ligesom det i analysen fra Konkurrencerådet er beskrevet, at det er blevet en branchestandard at lade forsikringspræmierne stige med den private lønudvikling (selvom de fleste selskaber ikke selv accepterer en årlig indeksregulering af de timepriser, de betaler for skadesarbejde), er der flere andre vilkår i forsikringsselskabernes policer, der også tyder på stiltiende koordinering til ulempe for forbrugerne, herunder i forhold til retten til frit værkstedsvalg, som for de fleste forsikringskunder reelt ikke eksisterer længere, idet forsikringsselskaberne nu forbeholder sig ret til at anvise et værksted i stedet for at lade kunden vælge.

På samme måde er motorforsikringsselskabernes praksis omkring fordelsværksteder også med til at undergrave det frie værkstedsvalg og den frie konkurrence.

Forsikringsselskaberne forbeholder sig med vores kendskab til branchens policevilkår også retten til at gennemføre reparationer, der sår alvorlig tvivl om, hvorvidt bilen leveres tilbage i samme stand efter reparationen som før. Det gælder fx ved brugen af kopireservedele og brugte reservedele, hvor det ofte ikke kommunikeres særskilt til kunden, hvordan

reparationen laves og med hvilke konsekvenser, det kan have for bilens sikkerhed, garanti osv.

Forsikringsselskabernes fokus på pris frem for kvalitet i reparationen betyder i nogle tilfælde også, at leverandørerne ofte ikke betales for at lave en reparation, som lever op til reparationsvejledningen. Det er altså op til reparatørens egen samvittighed om vedkommende gratis vil sikre, at arbejdet lever op til sikkerhedsmæssige standarder.

På samme måde gælder det, at det ofte er op til lakererens egne samvittighed at levere en lakering, der er pæn og ordentlig – og ikke bare det, som forsikringsselskabet vil betale for.

De forventelige konsekvenser af forsikringsselskabernes adfærd over for værkstederne, hvor det voldsomme pres fører til ringere kvalitet og sikkerhed, ses altså allerede og kan kun forventes at forværres fremadrettet.

Hvis en undersøgelse til motorskadeforsikringsselskabernes købermagt, kollektive dominans, Autotaks osv. vurderes til at ligge uden for den påtænkte markedsefterforskning, opfordrer AutoBranchen Danmark til, at det adresseres i et nyt forløb.

AutoBranchen Danmark uddyber gerne det ovenstående over for Konkurrencerådet i en videre dialog. AutoBranchen Danmark har igennem flere år undersøgt samarbejdet mellem skadesbranchen og forsikringsselskaberne i medlemsundersøgelser, som det efter AutoBranchen Danmarks opfattelse vil være gavnligt, at AutoBranchen Danmark præsenterer over for Konkurrencerådet på et snarligt møde. AutoBranchen Danmark stiller ligeledes gerne data til rådighed for markedsefterforskningen, ligesom vi generelt står til rådighed ved andre forespørgsler, spørgsmål eller lignende.

Med venlig hilsen

Gitte Seeberg
Adm. direktør

Nicky Bobak
Eftermarkedschef

Abid Khan
Juridisk chef