

Taksatorringens vedtægter

1. Resumé	2
2. Afgørelse	4
3. Sagsfremstilling	5
3.1 Indledning	5
3.2 Virksomhederne.....	5
3.3 Markedsbeskrivelse	6
3.3.1 Markedet for autoreparationer og -service.....	7
3.3.2 Markedet for skadesopgørelse	10
3.4.3 Markedet for motorkøretøjsforsikringer	14
3.4 Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse.....	15
3.5 Aftalen	19
3.6 Tidligere sager om Taksatorringens vedtægter.....	20
3.7 Høringssvar.....	22
4. Vurdering.....	33
4.1 Det relevante marked	33
4.1.1 De relevante produktmarkeder	33
4.1.2 Det relevante geografiske marked	35
4.1.3 Delkonklusion vedr. markedsafgrænsning	37
4.2 Samhandelspåvirkning	37
4.3 Konkurrencelovens § 6.....	38
4.3.1 Virksomhedsbegrebet	39
4.3.2 Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis	39
4.3.3 Til formål eller følge at begrænse konkurrencen.....	40
4.3.4 Mærkbart	45
4.3.5 Konklusion vedr. konkurrencelovens § 6	47
4.4 Fritagelse i henhold til konkurrencelovens § 8.....	47
4.4.1 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1	48
4.4.2 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2	51
4.4.3 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3	52
4.4.4 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4	54
4.4.5 Delkonklusion vedr. konkurrencelovens § 8	54
5. Konklusion.....	56

KONKURRENCESTYRELSEN

**ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET**

1. Resumé

1. Denne sag drejer sig om, hvorvidt Taksatorringens vedtægter er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6. Taksatorringen har anmeldt sine vedtægter med anmodning om en ikke-indgrebserklæring i medfør af lovens § 9, subsidiært en individuel fritagelse i medfør af lovens § 8.

2. Taksatorringen er en forening, der består af 27 små og mellemstore motorkøretøjsforsikringsselskaber. Foreningens formål er at foretage opførelse af motorkøretøjsskader for sine medlemmer i Danmark gennem sit landsdækkende taksatornetværk.

3. Konkurrencerådet og Konkurrencestyrelsen har to gange tidligere i 1999 og 2003 vurderet, at Taksatorringens vedtægter er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6. Begge gange blev vedtægterne undtaget fra forbuddet i henhold til konkurrencelovens § 8. Ved Konkurrencerådets afgørelse fra 1999 blev medlemmernes opsigelsesvarsel i henhold til vedtægterne sat ned til 6 måneder.

4. I nærværende sag er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at Taksatorringens vedtægter frembyder ét konkurrencemæssigt problem. Konkurrenceproblemet er den væsentlige ensretning af medlemmernes omkostninger, som uvægerligt vil give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen på motorkøretøjsforsikringer. Ensretningen af medlemmernes omkostninger skyldes tre forhold. For det første indeholder vedtægterne en eksklusivbestemmelse, ifølge hvilken medlemmerne er forpligtet til overalt i Danmark at lade alle deres skader (med undtagelse af glasskader) på motorkøretøjer opgøre af foreningen. For det andet betyder samarbejdet, at en række konkurrenter samarbejder om at foretage opførelse af skader, som de, for det tredje, også går sammen om at indkøbe.

5. Tre produktmarkeder berøres af samarbejdet i Taksatorringen. 1) markedet for motorkøretøjsforsikringer, 2) markedet for skadesopførelse og 3) markedet for autoreparationer og -service. Det relevante geografiske marked er – for alle tre produktmarkeder – Danmark.

6. Taksatorringens medlemmer har en markedsandel på ca. 23 pct. på markedet for motorkøretøjsforsikringer og en markedsandel på ca. 27 pct. på markedet for skadesopførelse. Taksatorringens medlemmers indkøb af autoreparationer skønnes at udgøre [0-10] pct. af markedet for autoreparationer og -service.

7. Den ensretning af medlemmernes omkostninger til at producere motorkøretøjsforsikringer, som Taksatorringens vedtægter medfører, vurderes at have til følge at begrænse konkurrencen på markedet for motorkøretøjsforsikringer mærkbart. Det skyldes, at [60-70] pct. af medlemmernes om-

kostninger ved at producere motorkøretøjsforsikringer ensrettes. Denne ensretning vil uvægerligt give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem deltagerne. Taksatorringens vedtægter er dermed omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6. Der kan på den baggrund ikke meddeles parterne en ikke-indgrebserklæring efter konkurrencelovens § 9.

8. Taksatorringens vedtægter kan imidlertid fritages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 8. Det skyldes for det første at samarbejdet medfører en række effektivitetsfordele i form af stordriftsfordele. Effektivitetsfordelen er ifølge Taksatorringen mindst [...] kr., hvilket svarer til [20-30] pct. af Taksatorringens omkostninger. På baggrund af Taksatorringens estimerede effektivitetsfordele er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at det er usikkert om Taksatorringens små medlemmer rentabelt ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling.

9. Taksatorringen er for det andet med til at skabe et større udbud af forsikringsselskaber, der udbyder motorkøretøjsforsikringer og sænker samlet set adgangsbarriererne til markedet for motorkøretøjsforsikringer for små forsikringsselskaber. Derved skabes der et større konkurrencepres og en del af fordelene herved tilfalder forbrugerne.

10. For det tredje medfører medlemskab af Taksatorringen ikke unødvendige begrænsninger for medlemmerne. Et medlem kan således opsiges sit medlemskab med 6 måneders varsel, hvilket medfører, at eksklusivitetsbestemmelsen i vedtægternes § 5 ikke unødvendigt begrænser medlemmets muligheder for selv at foretage taksering og prisforhandling eller at købe ydelsen af et andet selskab.

11. For det fjerde omfatter samarbejdet i Taksatorringen ca. ¼ af markedet for motorkøretøjsforsikringer, hvorfor Taksatorringen ikke udelukker en væsentlig del af konkurrencen på dette marked.

12. På markedet for skadesopgørelse er medlemmerne af Taksatorringen forpligtet til at købe alle deres skadesopgørelser af Taksatorringen. Medlemmerne kan dog træde ud af samarbejdet med 6 måneders varsel, og det er derfor styrelsens vurdering, at samarbejdet ikke afskærmer markedet for skadesopgørelse i strid med konkurrencelovens § 6.

13. På markedet for autoreparationer og -service øger vedtægterne medlemmernes indkøbsstyrke over for autoreparationsværkstederne. I stedet for hver især at skulle forhandle pris med værkstederne foretager Taksatorringen denne forhandling samlet på medlemmernes vegne. Taksatorringen indkøber [0-10] pct. af markedet for reparationsydelser, og Taksatorringen har derfor ikke en indkøbsstyrke, som kan begrænse konkurrencen.

2. Afgørelse

14. Det meddeles Taksatorringen,
 - at foreningens vedtægter, som senest ændret den 8. maj 2007, fortsat er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, hvorfor der ikke kan meddeles foreningen erklæring om ikke-indgreb i henhold til konkurrencelovens § 9, og
 - at foreningen fortsat opfylder betingelserne for i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1, at få meddelt en fritagelse af foreningens vedtægter fra forbuddet i konkurrencelovens § 6.
15. Fritagelsen gives for en periode på 5 år med virkning fra den 29. april 2009 til og med den 28. april 2014.

3. Sagsfremstilling

3.1 Indledning

16. Denne sag drejer sig om foreningen Taksatorringens vedtægter af 18. juni 1979, som senest ændret den 8. maj 2007. Foreningens medlemmer består af 27 små og mellemstore motorkøretøjsforsikringsselskaber, og foreningens virke er reguleret af vedtægterne.

17. Taksatorringen har den 20. november 2007 anmodet om en ikke-indgrebserklæring for foreningens vedtægter i henhold til konkurrencelovens § 9 eller subsidiært en (fortsat) fritagelse i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1.

18. Det fremgår af vedtægternes § 2, at foreningens formål er ”i Danmark at foretage opgørelse af motorkøretøjsskader for medlemsselskaberne”.

19. Konkurrencerådet og Konkurrencestyrelsen har tidligere truffet afgørelse vedrørende Taksatorringens vedtægter.

20. Taksatorringens vedtægter blev første gang anmeldt den 26. juni 1998. Konkurrencerådet meddelte ved afgørelse af 28. april 1999, at vedtægterne var omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i henhold til konkurrencelovens § 6, stk. 1, men fandt dog samtidig, at vedtægterne under forudsætning af, at vedtægternes opsigelsesvarsel blev sat ned til 6 måneder, kunne meddeles en fritagelse i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1. Fritagelsen blev givet fra den 26. juni 1998 og indtil 1. juli 2003.

21. Taksatorringen anmodede på ny den 24. april 2003 om en ikke-indgrebserklæring for foreningens vedtægter i henhold til konkurrencelovens § 9 eller en (fortsat) fritagelse efter konkurrencelovens § 8. Ved afgørelse af 28. maj 2003 forlængede Konkurrencestyrelsen fritagelsen, således at den blev givet for en tidsperiode på 5 år fra den 1. juli 2003 til og med den 30. juni 2008.

3.2 Virksomhederne

22. Taksatorringen, som blev stiftet i 1979, er en forening, der består af 27 små og mellemstore motorkøretøjsforsikringsselskaber.¹

¹ Medlemsselskaberne er opgjort pr. 1. marts 2009 og består af Alm. Brand Forsikring A/S, Bauta Dansk Forsikringsakts., Chubb Insurance Company of Europe S.A., Concordia Forsikring A/S, Dansk Forening for International Motorkøretøjsfors. (DFIM), DiBa Forsikring, ETU Forsikring A/S, FDM Forsikring A/S, Forsikringsselskabet FYN a/s, Forsikringssel-

23. Foreningen foretager opgørelser af motorkøretøjskader gennem sit landsdækkende taksatornetværk.
24. Taksatorringen har 74 ansatte, herunder et taksatornetværk, som består af 64 taksatorer. Disse er fordelt på 14 taksatorcentraler samt et hovedkontor.
25. Foreningens omsætning, dvs. salg af taksering til medlemmerne, udgjorde knap [...] kr. ekskl. moms i 2006 og knap [...] kr. i 2007.
26. De samlede bruttopræmieindtægter i branchen for motorkøretøjsforsikringer udgjorde ca. 12,6 mia. kr. i 2006.² Heraf udgjorde Taksatorringens medlemmers bruttopræmieindtægter 3,2 mia. kr., svarende til ca. 26 pct. af markedet. I 2007 udgjorde de samlede bruttopræmieindtægter i branchen ca. 14,7 mia. kr.³, hvoraf Taksatorringens medlemmers bruttopræmieindtægter udgjorde ca. 3,3 mia. kr., svarende til ca. 23 pct. af markedet.
27. Foreningens udgifter deles pro rata mellem alle medlemsselskaberne i forhold til antallet af takserede skader.

3.3 Markedsbeskrivelse

28. Denne sag vedrører markedet for autoreparationer og -service, markedet for skadesopgørelse og markedet for motorkøretøjsforsikringer. Disse markeder kan ikke betragtes isoleret fra hinanden. Af figur 1 nedenfor fremgår en grafisk oversigt over de indbyrdes relationer mellem markedet for autoreparationer og -service, markedet for skadesopgørelse og markedet for motorkøretøjsforsikringer samt deres indbyrdes sammenhæng.⁴
29. Aktørerne på markedet for autoreparationer og service er på den ene side autoreparationsværksteder, som udfører skadesudbedringer og serviceydelser på motorkøretøjer, og på den anden side forsikringselskaber og

skabet Vendsyssel, HF-Forsikring gs, HIMMERLAND Forsikring gs, IDL Forsikring Assurance Agentur A/S, Købstædernes Forsikring, Lokal Forsikring G/S, Lærerstandens Brandforsikring G/S, Midtjysk Forsikring G/S, Nykredit Forsikring A/S, Popermo Forsikring G/S, RK Lokal Forsikring A/S, Runa Forsikring A/S, Storstrøms Forsikring G/S, Sønderjysk forsikring G/S, Thisted Forsikring g/s, Vejle Brand, Vestjylland Forsikring gs og Zurich Danmark.

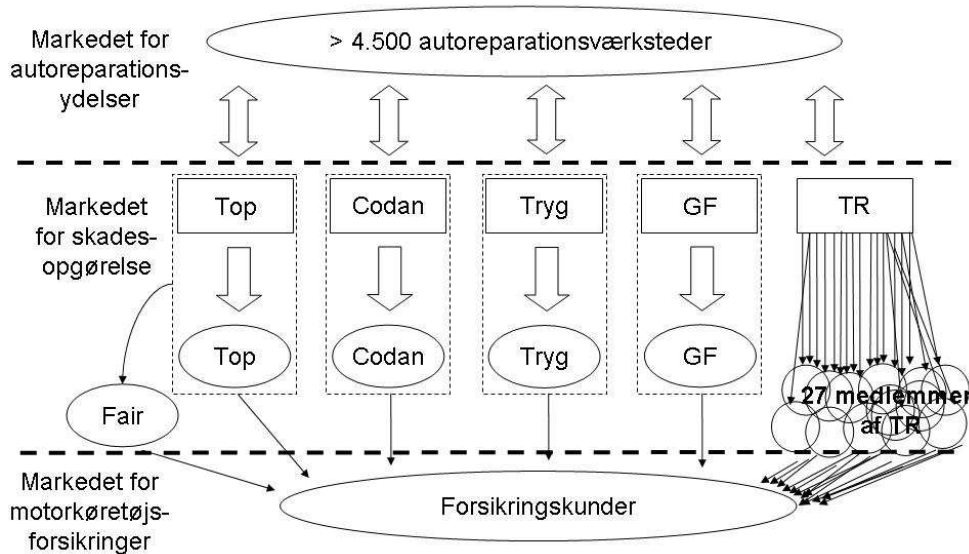
² Finanstilsynet: Skadesforsikringselskaber, statistisk materiale 2006, tabel 1.4, Bruttopræmieindtægter fordelt på brancher. Bruttoerstatningsudgifterne var i samme år på ca. 6,5 mia. kr., jf. tabel 1.5 samme sted.

³ Finanstilsynet: Skadesforsikringselskaber. Statistisk materiale 2007. Bruttopræmieindtægter fordelt på brancher, tabel 1.4. Bruttoerstatningsudgifterne var i samme år på ca. 8,4 mia. kr., jf. tabel 1.5 samme sted.

⁴ Figuren er ikke udtømmende. Der findes enkelte andre forsikringselskaber, der selv takserer, men som ikke fremgår af figuren så som forsikringselskabet if... Fair forsikring er et eksempel på et selskab, der køber ydelsen skadesopgørelse af ét af de store forsikringselskaber, nemlig forsikringselskabet Topdanmark.

Taksatorringen på vegne af foreningens medlemmer. Aktørerne på markedet for skadesopgørelse er de store forsikringselskaber Tryg, Topdanmark, Codan og GF-Forsikring og Taksatorringen. Endelig består markedet for motorkøretøjsforsikring af forsikringselskaber og forsikringstagere, der indgår aftaler om skadesforsikring af biler. De enkelte markeder er nærmere beskrevet nedenfor i afsnit 3.3.1-3.3.3.

Figur 1: Grafisk oversigt over de relevante markeder



Note: Figuren illustrerer sammenhængen mellem de forskellige markeder.

3.3.1 Markedet for autoreparationer og -service

30. Markedet består af mere end 4.500 autoværksteder,⁵ som udfører autoreparationer og -service på motorkøretøjer.

31. Taksatorringen fungerer som indkøber af reparationer på vegne af foreningens medlemmer. Foreningen aftaler med værkstederne, hvad der skal udbedres og prisen for den enkelte reparation. [...]

32. Skadesudbedring består af selve reparationen og salget af reservedele. Serviceydelser består af bl.a. af olieskift, smøring, eftersyn, afbalance-ring, lygtekontrol, bremsetest, udstødningstest, autoglas, bremseskift og dækskifte. Nogle værksteder udfører selv alle reparationer (såkaldt "full service"), mens andre er mere specialiserede. Karosseriværksteder, lakværksteder og autoglarmestre er underleverandører til de værksteder, der ikke selv udfører alle reparationer.

⁵ Danmarks Statistik/www.statistikbanken.dk: Firmaernes køb og salg (år) efter branche, beløb og tid/502010 Autoreparationsværksteder. Tallet dækker over værksteder, der har reparation som hovedaktivitet. Karosseriværksteder, autolakerere mv. er ikke inkluderet.

33. Styrelsens opgørelse af autoværkstedernes omsætning stammer fra Danmarks Statistiks (DST) opgørelse af branchernes køb og salg. I DST's opgørelse er alle virksomheders samlede omsætning registreret under deres hovedaktivitet, som er den aktivitet, der skaber den største værditilvækst for virksomheden.

34. Virksomheder, hvis hovedaktivitet er autoreparationer, indeholder derfor også tal for omsætning, der stammer fra andre ydelser, primært salg af motorkøretøjer.

35. Omvendt betyder det også, at en betydelig del af de autoreparationer, som udføres i Danmark, udføres af virksomheder, der er registreret under en anden hovedaktivitet, nemlig som forhandlere af motorkøretøjer, men samtidig har tilknyttet et autoværksted.

36. For at opgøre omsætningen på markedet for autoreparationer er det nødvendigt, at udskille den del af omsætningen, som hidrører fra autoreparationer og -service. Det sker med udgangspunkt i DST's seneste spørger-skemabaserede undersøgelse af autobranschens omsætningsforhold fra 2001.⁶

37. Af undersøgelsens tabel 2 fremgår det, at 20 pct. af autoforhandler-nes omsætning stammer fra reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. For virksomheder, der er registreret som autoværksteder, udgjorde reparation og vedligeholdelse ifølge rapporten 50 pct. af den samlede omsætning.

38. Ifølge DST havde danske autoværksteder i 2007 en samlet omsætning på ca. 12 mia. kr.⁷, og danske autoforhandlere havde i 2007 en omsætning på 46,3 mia. kr.⁸

39. Hvis fordelingen mellem reparationer/vedligeholdelse og detailsalg af biler fra DST's rapport fra 2001 lægges til grund for beregningen, betyder det, at det bedste skøn over den samlede omsætning, der stammer fra reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark i 2007 udgjorde ca. 15,3 mia. kr. (20 pct. * 46,3 mia. kr. + 50 pct. * 12 mia. kr. = 15,3 mia. kr.)

40. Forsikringssselskaberne i Danmark fik i 2006 udført reparationer for 3,1 mia. kr., hvoraf arbejds løn udgjorde ca. 0,9 mia. kr., reservedele ca. 1,4 mia. kr. og lak ca. 0,9 mia. kr.⁹ Selskabernes bruttoerstatningsudgifter vedr.

⁶ Statistiske Efterretninger, Generel Erhvervsstatistik 2001:20, 7. december 2001, autobranschens omsætningsforhold i 2000, tabel 2.

⁷ Firmaers køb og salg (år) efter branche, beløb og tid/502010 Autoreparationsværksteder (FIKS2X). Opgørelse af virksomheder, der har autoreparationer som deres hovedaktivitet.

⁸ Indenlandsk salg, 451120 Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser. Opgørelse af virksomheder, der har detailhandel med biler som deres hovedaktivitet.

⁹ Kilde: Bilbranchens blad Blitz, s. 4, oktober 2007. Styrelsen er ikke i besiddelse af tilsvarende tal for 2007.

motorkøretøjsforsikringer i 2006 androg ca. 6,5 mia. kr.¹⁰; udgiften til autoreparationer og -service udgjorde dermed ca. halvdelen heraf. Hvis det lægges til grund, at Taksatorringens medlemmer har samme andel af betalinger til værkstederne, som forsikringsbranchen under ét, er det bedste skøn over medlemsselskabernes indkøb i 2007 halvdelen af Taksatorringens medlemmers bruttoerstatningsudgifter, dvs. [...] kr. [...]

41. Taksatorringens indkøb i 2007 på [...] kr. udgjorde [0-10] pct. af den samlede omsætning, der stammer fra reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark.

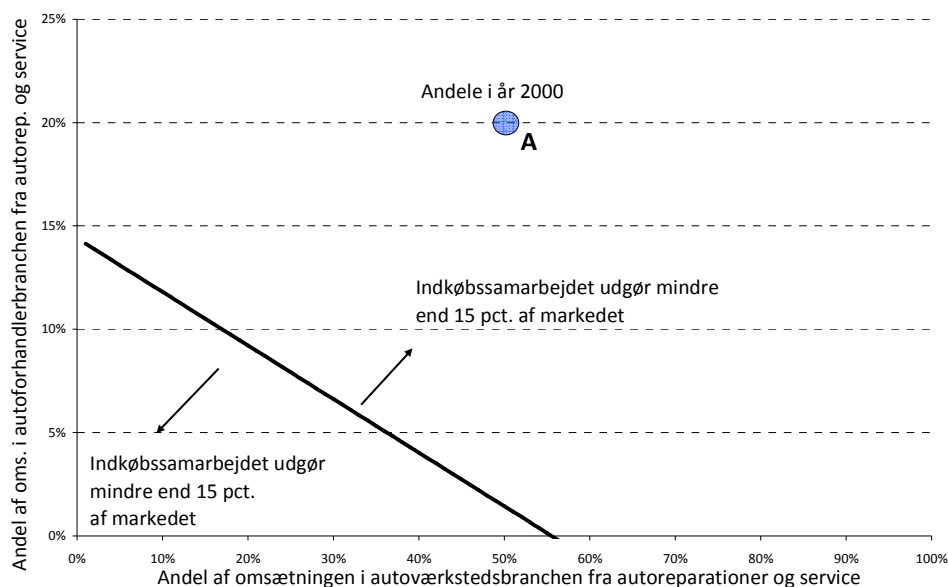
42. DST's undersøgelse af autobranchens omsætningsforhold er baseret på tal fra 2000 og styrelsen har derfor lavet en følsomhedsanalyse af ændringer i den andel, som autoreparationer og -service udgør af autoværkstedernes henholdsvis autoforhandlernes omsætning. Følsomhedsanalysen viser, hvor meget andelen skal have ændret sig siden 2000 for, at Taksatorringen aftager mere end 15 pct. af markedet for autoreparationer og -service. I retningslinierne for horisontale samarbejdsaftaler fremgår, at det er usandsynligt, at indkøbssamarbejder med højst 15 pct. af indkøbsmarkeder kan have en markedsstyrke, som begrænser konkurrencen. Det skal bemærkes, at indkøbssamarbejder der dækker mere end 15 pct. af markedet ikke nødvendigvis begrænser konkurrencen. I disse tilfælde skal der foretages en individuel vurdering af samarbejdets konkurrencemæssige følger.

43. I figur 2 angiver punkt A den andel, som autoreparationer og -service udgør af autoværkstedernes henholdsvis autoforhandlernes omsætning i 2000. Lægges disse andele til grund for vurderingen af markedets størrelse udgør Taksatorringens indkøbssamarbejde [0-10] pct. af det samlede marked for autoreparationer og -service, jf. også pkt. 41.

44. Den indtegnede skrå linie i figur 2 angiver de kombinationer af andele, som autoreparation og -service skulle udgøre af autoværkstedernes (x-aksen) henholdsvis autoforhandlernes (y-aksen) omsætning for, at indkøbssamarbejdet i Taksatorringen udgør 15 pct. af markedet for autoreparation og -service. Begge andele kan således være faldet til det halve af andelen i 2000 uden, at Taksatorringen får en markedsandel på over 15 pct. af markedet for autoreparationer og -service.

¹⁰ Finanstilsynet, www.ftnet.dk.

Figur 2: Følsomhedsanalyse af den andel som indkøbssamarbejdet i Taksatorringen udgør af markedet for autoreparationer og -service



Kilde: Konkurrencestyrelsens beregninger på baggrund af tal fra Danmarks Statistik.

45. Sammenfattende vurderes det, at det er usandsynligt at andelen af omsætningen, som stammer fra autoreparationer og -service skulle være faldet så meget siden 2000, at indkøbssamarbejdet i Taksatorringen nu skulle udgøre mere end 15 pct. af markedet for autoreparation og -service.

3.3.2 Markedet for skadesopgørelse

46. Skadesopgørelse består dels af en taksering og dels af en prisfastsættelse. Taksator takserer skaden ved enten at besigtige via foto eller ved fysisk tilstedeværelse. Taksator afgør herefter, hvordan skaden bedst udbedres. Herefter aftales prisen for udbedring af skaden med værkstedet. Nogle værksteder har indgået årlige timeprisaftaler med forsikringsselskaberne, mens andre værksteder aftaler timeprisen fra gang til gang. Alle forsikringsselskaber bruger edb-systemet Autotaks ved opgørelse af skader, jf. nedenfor pkt. 49.

47. Taksatorringen forhandler på vegne af de enkelte medlemsvirksomheder med de forskellige autoværksteder. De øvrige forsikringsselskaber forhandler på egne vegne og efter aftale på vegne af de selskaber, der køber ydelsen skadesopgørelse af dem (paraplyaftale).

48. Konkurrencestyrelsen har undersøgt, om de store forsikringsselskaber kun takserer for sig selv, eller om de også sælger takseringsydelse til andre. Undersøgelsen viste, at de store forsikringsselskaber Tryg, Topdanmark, Codan og GF-Forsikring sælger takseringsydelse til selvforsikrede

virksomheder og enkelte mindre forsikringsselskaber. Selskabernes salgspriser fordeler sig, som det fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 1: Pris pr. skadesopgørelse (kr. ekskl. moms)

	2006	2007
Topdanmark	[...]	[...]
Codan	[...]	[...]
Tryg	[...]	[...]
GF forsikring	[...]	[...]
Taksatorringen	[...]	[...]

Kilde: Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse.

Note: Taksatorringen har angivet salgsprisen som den gennemsnitlige omkostning pr. taksering.

49. Skadesopgørelsessystemet Autotaks er et edb-baseret system, som bruges af alle forsikringsselskaber og nogle autoværksteder ved opgørelse af forsikringsdækkede skader på biler. Det omfatter i praksis hele forsikringsbranchen og hele autoreparationsbranchen (med undtagelse af selvstændige autolakerere). Autotaks indeholder vejledende reparationstider og reservedelspriser for 26 forskellige bilmærker omfattende 449 bilmodeller.¹¹ Systemet baseres bl.a. på bilproducenternes oplysninger.¹²

¹¹ Systemet drives af Forsikring & Pension. Autotaks blev oprindeligt oprettet på baggrund af en aftale mellem Automobilforsikringsselskabernes Fællesråd (AF) og 18 bilforhandlerforeninger under Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF). Desuden har der været indgået tilsvarende aftaler mellem AF og Centralforeningen af Automobilreparatører i Danmark (CAD) og Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD).

¹² Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse om Autotaks Kalkulationssystem af 19. december 2001, at "(27.) Autotaks bygger på det internationale skadesopgørelsessystem Audatex med visse tilpasninger (dansk sprog, danske bilmodeller mv.). (28.) Audatex kalkulationssystemet er oprindeligt udviklet af en række tyske taksatororganisationer, der også har udviklet kalkulationssystemet Eurotax, på baggrund af hvilket FAI euro LAK er udviklet. (29.) Audatex systemet ejes i dag af Audatex AG i Schweiz, der formidler licensaftaler til brugere i 20 andre lande, herunder F&P, der på baggrund af en bestyrelsesbeslutning i F&P, har haft rettighederne i Danmark siden 1990. Selskabet Audatex GmbH i Tyskland varetager systemets datavedligeholdelse og bearbejdning af data for nye bilmodeller. (30.) Audatex indeholder som udgangspunkt en bildatabase, fabrikstider, reservedelsdata, lake-ringstider, et kalkulationsprogram, Pc-grafik og en del hjælpeprogrammer. Den danske udgave Autotaks er ændret på nogle punkter, for eksempel er sproget ændret til dansk. For det andet indeholder Autotaks kun de bilmodeller, der kan købes i Danmark. Endelig indeholder Autotaks de danske reservedelspriser, gennemsnitlige danske lakindkøbspriser, danske fotos og dansk kommunikation. (31.) Når et forsikringsselskab bruger Autotaks lægger selskabet selv oplysninger ind i en dertil indrettet del af systemet på baggrund af forsikringsselskabets individuelle aftaler med autoværkstedet. Denne del indeholder de værkstedspriser og andre specielle aftaler, som det pågældende forsikringsselskab har med de enkelte værksteder. (32.) Alle de data, som Autotaks indeholder herunder både de, der ligger i det grundlæggende system og dem, der som udgangspunkt forhandles individuelt mellem værksted og forsikringsselskab bl.a. værkstedstidprisen, kan meget let ændres i forbindelse med takseringen af en skade. Dette betyder, at bl.a. reservedelspriserne kan ænd-

50. Taksatorringen har oplyst, at kunderne i [85-95] pct. af tilfældene selv vælger det værksted, der skal reparere bilen.

51. Såfremt kunderne ikke på forhånd har valgt et værksted, inden de anmelder skaden til deres forsikringsselskab, kan selskabet foreslå kunden at benytte et ”fordelsværksted”. Fordelsværksteder er værksteder, som Taksatorringen på vegne af medlemmerne har indgået en sær aftale med. [...]

52. Når et værksted har modtaget en bil til reparation, kontakter værkstedet Taksatorringen med et udkast til skadesopgørelse. Dette foregår enten som en fototakseringsopgave eller som en fysisk taksering.

53. Tærsklen for, hvornår en opgave efter Taksatorringens vurdering er egnet til fototaksering, er omkring 20.000 kr. Skader, der skønnes at ligge over denne tærskel, takseres altid fysisk. Skader, der ligger under, er som udgangspunkt en fototaksering, men kan ændre sig til at blive en fysisk taksering, hvis skaden fx viser sig at være mere kompliceret end først antaget. De øvrige forsikringsselskabers tærskler er på samme niveau.

Tabel 2: Andelen af fototaksering i forhold til selskabernes samlede antal takseringer (pct.)

	2004	2005	2006	2007
Tryg	[..]	[..]	[..]	[..]
Codan	[..]	[..]	[..]	[..]
Topdanmark	[..]	[..]	[..]	[..]
GF	[..]	[..]	[..]	[..]
Taksatorringen	[..]	[..]	[..]	[..]

Kilde: Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse.

54. Det fremgår af tabel 2 ovenfor, at der er store forskelle i den andel, som fototaksering udgør af forsikringsselskabernes samlede antal takseringer.

55. Taksatorringen har oplyst, [...]

56. Forsikringsselskaberne Tryg, Codan, Topdanmark og GF anvender derimod i samme periode en større grad af fototaksering. [...]

57. Hvis taksator er enig med værkstedet i vurderingen af skaden, lægges den pris, som er blevet forhandlet med værkstedet, til grund, og reparationen udføres. Hvis der ikke er enighed om udbedringsmetoden, indledes en forhandling. Først ved enighed påbegyndes reparationen. Den endelige autotaksrapport danner grundlag for den faktura, som værkstederne i sidste ende udsteder til forsikringsselskabet.

res, hvis f.eks. forsikringsselskabet får rabat på reservedele, eller der anvendes en brugt reservedel”.

58. Opgørelse af aktørernes markedsstyrke på markedet for skadesopgørelse kan enten foretages på baggrund af aktørernes produktion af skadesopgørelser eller på baggrund af deres markedsstyrke på markedet for motorkøretøjsforsikringer som udtryk for deres styrke på markedet for skadesopgørelse. Det synes dog mest retvisende at beregne og anvende markedsandele på markedet for skadesopgørelse (beregnet som andel af producerede takseringer).

59. I Konkurrencerådets og Konkurrencestyrelsens afgørelser fra 1999 og 2003 blev Taksatorringens skadesmasse lagt til grund ved opgørelsen af markedsandele. Herved blev der imidlertid ikke taget højde for, at nogle selskaber uden for Taksatorringen købte skadesopgørelse hos andre og derfor ikke selv var aktive på markedet.

60. Konkurrencestyrelsen har overvejet, om opgørelsen af Taksatorringens og de store motorkøretøjsforsikringselskabers markedsandele skal omfatte både den interne og eksterne produktion af skadesopgørelser.¹³ Hvis Taksatorringens markedsandel på markedet for skadesopgørelse opgøres på baggrund af den eksterne produktion alene, vil foreningen indtage en dominerende stilling på dette marked. Dette vil imidlertid ikke udgøre et retvisende billede af konkurrencen på markedet, da de store forsikringselskaber også sælger ydelsen til andre selskaber. De mindre selskaber på markedet kan således vælge at købe skadesopgørelser hos ét af de store forsikringselskaber. Da de store selskaber derved påvirker konkurrencen på skadesopgørelsesmarkedet, har Konkurrencestyrelsen vurderet Taksatorringens markedsandel på baggrund af det samlede marked for skadesopgørelse, dvs. både den interne og eksterne produktion af skadesopgørelser.

61. I 2006 blev der ca. takseret 390.000 skader på motorkøretøjer i Autotaks, hvoraf Taksatorringens andel var godt 24 pct. I 2007 var antallet af takseringer ca. 395.000, hvoraf Taksatorringens andel var knap 27 pct., jf. tabel 3.

Tabel 3: Aktørernes andele på markedet for skadesopgørelse 2006 og 2007

	2006	2007
Taksatorringen	24,2	26,7
Tryg	24,7	26,6
Topdanmark	24,8	25,6
Codan	11,1	12
GF	6,3	6,7
If...	5,4	5,8

¹³ Den interne produktion af skadesopgørelser henviser til udarbejdelse af skadesopgørelser, som et selskab udarbejder til brug for egne sager, mens den eksterne produktion af skadesopgørelser henviser til udarbejdelse af skadesopgørelser, som et selskab sælger til andre selskaber.

Øvrige	-	-
I alt	100	100

Kilde: Forsikringsoplysningen: ”Motorkøretøjsskader - buleskader for person- og varebiler: månedstal fra Autotax” og Konkurrencestyrelsens egne beregninger.

3.4.3 Markedet for motorkøretøjsforsikringer

62. Taksatorringens medlemmer konkurrerer med hinanden og med de øvrige motorkøretøjsforsikringsselskaber om salg af motorkøretøjsforsikringer.¹⁴

63. Motorkøretøjsforsikring er skadesforsikring og består dels af en ansvarsforsikring, der hovedsagligt dækker skader på andre personer eller andres ting, og dels af en kaskoforsikring, som dækker skader på egen bil og standardtilbehør. Ansvarsforsikringer er lovpligtige, mens kaskoforsikringer er frivillige.¹⁵

64. Motorkøretøjsforsikringer udgør generelt i branchen samlet ca. 30 pct. af forsikringsselskabernes *bruttopræmieindtægter*. Taksatorringens medlemmers samlede bruttopræmieindtægter på motorkøretøjsforsikringer udgjorde 3,2 mia. kr. i 2007, svarende til knap 23 pct. af markedet, jf. tabel 4.

65. Taksatorringens tre største medlemmer på markedet for motorkøretøjsforsikringer er Alm. Brand med en markedsandel på 10-11 pct. af de samlede bruttopræmieindtægter på markedet for motorkøretøjsforsikringer, Lærerstandens Brandforsikring med en andel på 3-4 pct. og Nykredit Forsikring med en andel på ca. 3 pct. Disse tre selskaber er blandt de 10 største motorkøretøjsforsikringsselskaber i Danmark, jf. tabel 4. Taksatorringens medlemmer havde i 2007 tilsammen en andel på 23 pct. af markedet for motorkøretøjsforsikringer beregnet på baggrund af bruttopræmieindtægterne, jf. tabel 5.

Tabel 4: De 10 største selskaber på markedet for motorkøretøjsforsikring

Bruttopræmieindtægter mio. kr.	2006	Andel	2007	Andel
Tryg	3.208	26	5.084	35*
Topdanmark	2.079	17	1.988	14
Codan	1.480	12	1.606	11
Alm. Brand (TR)	1.410	11	1.474	10
GF-Forsikring	599	5	650	4
Lærerstanden (TR)	479	4	457	3
ALKA	392	3	444	3

¹⁴ Skadesforsikringsmarkedet er beskrevet i Konkurrenceredegørelse 2006, kapitel 4.

¹⁵ Omkring 90 pct. af forsikringstagerne har kaskodækning på deres bil, jf. Konkurrenceredegørelse 2006, kapitel 4.

Nykredit (TR)	374	3	390	3
FAIR (taksering hos Topdanmark)	205	2	205	1
Købstædernes (TR)	138	1	137	1

Kilde: Finanstilsynet.

Note: "(TR)" angiver, at selskabet er medlem af Taksatorringen. If..., der ikke er underlagt Finanstilsynet, havde i 2007 bruttopræmieindtægter på 659,5 mio. kr., jf. Forsikringsoplysningens tal.

* Som forklaring på den store stigning i præmieindtægter anføres i Finanstilsynests publikation "Markedsudvikling 2007 for skadesforsikringsselskaber", side 3: "Senest har Danmarks største forsikringsselskab, Tryg, i juni 2007 filialiseret det norske datterselskab Vesta Forsikring. Filialiseringen betyder, at Vesta Forsikring er underlagt dansk tilsyn, og at Vestas resultat indberettes til Finanstilsynet som en del af Tryg Forsikring A/S".

66. Opgjort på grundlag af *bruttoerstatningsudgifter* udgjorde Taksatorringens medlemmers andele af de samlede bruttoerstatningsudgifter på motorkøretøjsforsikringer i 2006 ca. 1,9 mia. kr. og i 2007 ca. 2,1 mia. kr.¹⁶, hvilket svarer til henholdsvis ca. 29 og 25 pct. af de samlede udgifter inden for motorkøretøjsforsikringer.

Tabel 5: Taksatorringens medlemmer på motorkøretøjsforsikringsmarkedet

	Andel af bruttopræmieindtægter	
	2006	2007
Alm. Brand	11	10
Lærerstanden	4	3
Nykredit Forsikring	3	3
Købstædernes Brand	1	1
Bauta	0,8	0,7
Thisted	0,8	0,7
Poppermo	0,7	0,6
Runa	0,6	0,5
Sønderjysk	0,6	0,5
Himmerland (2006)/ Lokal (2007)*	0,5	0,5
Øvrige i Taksatorringen	< 3	< 3
Taksatorringen i alt	26	23

Kilde: Finanstilsynet. Egne beregninger. *Lokal blev tiende største medlem af Taksatorringen i 2007.

3.4 Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse

67. Konkurrencestyrelsen har i forbindelse med en undersøgelse på markedet for skadesopgørelse spurgt forsikringsselskaberne Codan, Topdanmark, Tryg og GF Forsikring, om selskaberne foretager takseringer af skader på motorkøretøjer for andre virksomheder.

¹⁶ Bruttoerstatningsudgifter, www.ftnet.dk, egne beregninger.

68. De adspurgte forsikringselskaber har alle oplyst, at selskaberne foretager takseringer for andre virksomheder. Ingen af selskaberne markedsfører dog ydelsen taksering. Selskaberne har endvidere oplyst, at de vurderer anmodninger om køb af takseringer fra andre selskaber fra gang til gang. Flere af selskaberne har endvidere oplyst, at de vil udvide salget af takseringer i det omfang, det er rentabelt.

69. Konkurrencestyrelsen har spurgt, om selskaberne sælger fototaksering og fysisk taksering uafhængigt af hinanden. Hertil har selskaberne oplyst, at de i praksis sælger fototaksering og fysisk taksering som et integreret produkt. Dette skyldes, at det ikke altid på forhånd kan vurderes, om skaden er egnet til fototaksering.

70. Konkurrencestyrelsen har dernæst spurgt, hvordan selskaberne prissætter taksering til andre virksomheder. Resultatet af undersøgelsen ses i tabel 1.

71. Konkurrencestyrelsen har også spurgt de store forsikringselskaber og Taksatorringen, hvordan brugen af fototaksering har udviklet sig i perioden 2004-2007. Udviklingen i brugen af fototaksering ses i tabel 2.

72. Konkurrencestyrelsen har i forbindelse med en undersøgelse af Taksatorringens medlemmers prissætning opstillet en fiktiv kunde og bedt medlemmerne om at angive den pris, de vil tage for at forsikre den pågældende kunde.¹⁷

73. Priserne for den fiktive kunde varierer. Det skyldes dels, at nogle af medlemmerne kun har kunder i bestemte geografiske områder, hvilket betyder, at disse selskaber har oplyst prisen for et andet, men lignende geografisk område, dels at selskabernes selvrisko og vilkår ikke er identiske fra selskab til selskab, hvilket medfører, at de forsikringer, der sammenlignes ikke er fuldkommen identiske. Endeligt kan en årsag til de varierende priser være, at nogle medlemmer er virksomheder, der drives med profitmaksimering for øje, hvorimod andre er ejet af kunderne og derfor ikke skal skabe profit.

74. For at beregne hvor stor andelen af medlemsselskabernes omkostninger til produktion af motorkøretøjsforsikringer, der ensrettes igennem Taksatorringen, er medlemmerne blevet bedt om, at oplyse en række regnskabstal. Det drejer sig dels om deres erstatningsudbetalinger, hvor prisen aftales igennem Taksatorringen, samt medlemmets betaling til Taksatorrin-

¹⁷ Den fiktive kunde som Konkurrencestyrelsen har bedt Taksatorringens medlemmer om at give tilbud har følgende specifikationer: Dækning: Brand, kasko og friskade (renset for alle rabatter/fordele, som er afhængige af fx samlerabat eller organisationsmæssige tilhørsforhold o.l.) for en Peugeot 307 SW, 1.6 med 5 døre og 110 hk.: Selvrisko: ca. 3.000 kr., Alder 40 år, køn: Mand, Postnummer: 8000, Elitebilist, Bil uden krog, Kørsel pr. år: 20.000 km., indregistreret første gang: 2006.

gen for taksering. Dels er medlemmerne blevet bedt om at oplyse andre erstatninger, som betales over motorkøretøjspolice specificeret på erstatningsudbetalinger til personskade, hvor erstatningen fastlægges af Arbejdsskadestyrelsen, jf. erstatningsansvarsloven¹⁸ og andre erstatningsudbetalinger (fx tingskade). Erstatningsudbetalinger til personskade er ikke medtaget ved beregningen af de ensrettede omkostninger. Det skyldes, at formålet med beregningen er, at analysere hvor stor andel af omkostningerne, der ensrettes som følge af samarbejdet i Taksatorringen. Personskadeerstatningerne er ensrettede ved lov, og medlemmerne af Taksatorringen - såvel som andre forsikringsselskaber - kan dermed ikke konkurrere om nedbringelse af disse omkostninger ved fx at reducere dækningen.

¹⁸ Af færdselsloven kap. 16 fremgår det, at motorkøretøjer skal være dækket af en ansvarsforsikring, som dækker skader på personer og ting. Erstatningerne opgøres efter erstatningsansvarslovens regler, dvs. at skadelidte kan få erstatning for méngrader over 5 pct., svie og smert, tabt arbejdsfortjeneste og nedsat arbejdsevne over 15 pct. Af erstatningsansvarslovens § 10 fremgår det, at fastsættelsen af méngraden og erhvervsevnetabsprocenten tilkommer Arbejdsskadestyrelsen. Erstatningen er således identisk, uanset hvilket forsikringsselskab, der dækker skaden.

Figur 3: Grafisk oversigt over Taksatorringens medlemmers gennemsnitlige omkostninger ved at producere motorkøretøjsforsikringer i 2007

[...]

75. Medlemmerne er også blevet bedt om at angive og specificere andre omkostninger, som direkte kan henføres til produktionen af motorkøretøjsforsikringer fx udgifter til skade i udlandet mv.

76. Endelig er medlemmerne blevet bedt om at angive selskabets samlede variable og faste omkostninger (fx administration, husleje etc.) eksklusiv erstatninger og andre udgifter, som var blevet angivet i de tidligere spørgsmål.

77. For at kunne fordele de faste og variable omkostninger, har Konkurrencestyrelsen bedt selskaberne om at angive deres bruttopræmieindtægter fordelt på policytyper. Fordelingen af bruttopræmieindtægter bruges som fordelingsnøgle til at fastlægge, hvilken andel af de faste og variable omkostninger, der angår motorkøretøjsforsikringer.

78. På baggrund af undersøgelsen har Konkurrencestyrelsen beregnet, hvor stor en andel af omkostningerne til at producere motorkøretøjsforsikringer, som ensrettes igennem Taksatorringen, dvs. udgifterne til skadesopgørelse og reparationer i forhold til de samlede omkostninger (ekskl. personskadeerstatninger) Konkurrencestyrelsens beregning viser, at [60-70] pct. af medlemmernes omkostninger gennemsnitligt ensrettes igennem Taksatorringen. Den samlede ensretning af omkostninger, er dog højere idet omkostningerne til personskadeerstatninger for alle forsikringsselskaber ensrettes ifølge erstatningsansvarsloven. Hvis den ensretning af omkostningerne, som sker igennem erstatningsansvarsloven tillægges til de omkostninger, som ensrettes igennem Taksatorringen, bliver [70-80] pct. af selskabernes samlede omkostninger ved produktion af motorkøretøjer ensrettet.

Tabel 8: Andel af selskabernes omkostninger til produktion af motorkøretøjsforsikringer som ensrettes igennem Taksatorringen

Navn	Omkostninger via TR
Alm. Brand Forsikring A/S	[...] %
Bauta Dansk Forsikringsakt.	[...] %
Chubb Insurance Company of Europa S.A.	N/A
Concordia Forsikring A/S	N/A
Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring	N/A
DiBa Forsikring	[...] %
ETU Forsikring A/S	N/A
FDM Forsikring A/S	[...] %

Forsikringselskabet Fyn A/S	[...] %
Forsikringselskabet Vendsyssel	[...] %
HF-Forsikring gs.	[...] %
Himmerland Forsikring gs.	N/A
IDL Forsikring Assurance Agentur A/S	N/A
Købstædernes Forsikring	[...] %
Lokal Forsikring G/S	N/A
Lærerstandens Brandforsikring G/S	[...] %
Midtjysk Forsikring G/S	[...] %
Nykredit Forsikring A/S	[...] %
Popermo Forsikring G/S	[...] %
RK Lokal Forsikring A/S	N/A
Runa Forsikring A/S	[...] %
Storstrøms Forsikring G/S	[...] %
Sønderjysk Forsikring G/S	N/A
Thisted Forsikring G/S	N/A
Vejle Brand	[...] %
Vestjylland Forsikring G/S	[...] %
Zürich Danmark	N/A
Vægtet gennemsnit	[...] %

Kilde: Konkurrencestyrelsens undersøgelse. Besvarelserne omfatter mere end 80 pct. af Taksatorringens medlemmer set i forhold til de samlede bruttopræmieindtægter.

79. Konkurrencestyrelsen har også beregnet, hvilken andel af medlemmernes præmier, som ensrettes igennem Taksatorringen.

80. Præmienormeringen er en indikator for hvor stor en del af prisen på motorkøretøjsforsikringer, som normeres. Beregningen viser forholdet mellem medlemmernes omkostninger, som afholdes via Taksatorringen og medlemmernes samlede bruttopræmieindtægter på motorkøretøjspolicer. Resultatet af beregningen viser, at ca. [40-50] pct. af bruttopræmieindtægterne går til omkostninger, som vedrører Taksatorringen.¹⁹ Dertil skal lægges de omkostninger som ensrettes igennem erstatningsansvarsloven.

3.5 Aftalen

81. Taksatorringen har 27 medlemmer, som alle har tilladelse til at tegne motorkøretøjsforsikringer i Danmark.

82. Det fremgår af vedtægternes § 3, stk. 2, at som nye medlemmer kun kan optages her i landet direkte arbejdende selskaber, der har tilladelse til at

¹⁹ Se bilag 6.

tegne motorkøretøjsforsikring. Bestyrelsen kan med 2/3's majoritet beslutte optagelse af nye medlemmer og betingelserne herfor, jf. vedtægternes § 3, stk. 3.

83. Det fremgår af vedtægternes § 4, stk. 1-3, at:

”Et medlemskab kan opsige sit medlemskab af organisationen med 6 måneders varsel til udgangen af en måned.

[...]”.

84. Medlemsselskaberne er i henhold til vedtægternes § 5 forpligtet til overalt i Danmark at lade deres skader på motorkøretøjer opgøre af foreningen. § 5 lyder:

”[...]”

85. Udgifter til foreningens drift i et regnskabsår fordeles mellem medlemsselskaberne på grundlag af selskabernes skadesopgørelser i det pågældende regnskabsår, jf. vedtægternes § 20, stk. 1. Medlemsselskaberne indbetaler á conto bidrag, og fordelingen af bidragene mellem medlemmerne sker på grundlag af det foregående års skadesopgørelser, jf. vedtægternes § 20, stk. 2.

3.6 Tidligere sager om Taksatorringens vedtægter

86. Konkurrencerådet og Konkurrencestyrelsen har tidligere truffet afgørelse vedrørende Taksatorringens vedtægter.

87. Taksatorringens vedtægter blev første gang anmeldt den 26. juni 1998, hvorom Konkurrencerådet traf afgørelse i sagen den 28. april 1999.

88. Konkurrencerådet lagde i afgørelsen til grund, at det relevante marked i sagen var ”opgørelse af forsikringsskader på motorkøretøjer i Danmark”. Konkurrencerådet fandt, at uanset om den samlede skademasse eller bruttopræmieindtægterne blev lagt til grund ved opgørelsen af markedsandelene, så var der en sammenhæng mellem skader og præmier, ligesom Taksatorringens markedsandel var ca. 25 pct. i begge beregninger.

89. Konkurrencerådet meddelte videre, at vedtægterne var omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i henhold til konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, og at erklæring om ikke-indgreb efter konkurrencelovens § 9 derfor ikke kunne meddeles.

90. Konkurrencerådet fandt dog samtidig, at der var grundlag for i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1, at fritage vedtægterne fra forbuddet i lovens § 6, stk. 1, på det vilkår, at opsigelsesvarslet blev væsentligt nedsat.

Der var i den forbindelse opnået enighed mellem Taksatorringen og Konkurrencestyrelsen om, at et varsel på 6 måneder opfyldte dette krav.

91. Taksatorringen anmodede den 24. april 2003 på ny om en ikke-indgrebserklæring for foreningens vedtægter i henhold til konkurrencelovens § 9 eller en (fortsat) fritagelse efter konkurrencelovens § 8. Ved afgørelse af 28. maj 2003 forlængede Konkurrencestyrelsen fritagelsen, således at den blev givet for en tidsperiode på 5 år fra den 1. juli 2003 til og med den 30. juni 2008.

3.7 Høringssvar

92. Konkurrencestyrelsen har sendt et udkast til afgørelse i nærværende sag i høring hos Taksatorringen den 4. marts 2009. Taksatorringen har den 20. marts 2009 fremsendt foreningens bemærkninger.

93. Taksatorringen anmoder om, at fritagelsen gives fra afgørelsestidspunktet. Begrundelsen for anmodningen er:

”Henset til den lange sagsbehandlingstid på ca. 1½ år, der i stor grad skyldes gentagende udskiftning i sagsbehandlerne, anmoder vi om, at fritagelsen får virkning, så den gælder fem år fra afgørelsesdagen”

94. Styrelsen har taget Taksatorringens anmodning til efterretning og fritagelsen gives derfor for en periode på 5 år fra afgørelsesdagen.

95. Taksatorringen bemærker desuden følgende vedrørende styrelsens vurdering af samarbejdet:

”Baseret på de omfattende og meget grundige undersøgelser, styrelsen har foretaget, er det grundlæggende vores opfattelse, at styrelsens antagelse om, at der sker en ensretning af omkostningerne, som ”uvægerligt” medfører en begrænsning af priskonkurrencen på markedet for motorkøretøjsforsikringer, er baseret på en økonomisk teoretisk antagelse, der i dette konkrete tilfælde ikke er tilstrækkeligt faktisk funderet til at bære en konklusion om, at samarbejdet skulle have konkurrencebegrænsende virkninger.

Det er imidlertid afgørende for TAKSATORRINGEN, at sagen efter den langvarige sagsbehandling nu afsluttes ved forelæggelse på rådsmødet i april, og TAKSATORRINGEN tager derfor styrelsens indstilling til efterretning”.

96. Konkurrencestyrelsen fastholder sin vurdering af samarbejdets virkninger, se afsnit 4.3.3.

97. Taksatorringens høringssvar vedlægges den fortrolige udgave af notatet.

98. Håndværksrådet har modtaget et udkast til afgørelse i nærværende sag den 4. marts 2009. Håndværksrådet har den 18. marts fremsendt en række bemærkninger hertil.

99. Håndværksrådet anfører for det første, at Konkurrencestyrelsens markedsafgrænsning ”markedet for motorkøretøjsreparationer” er forkert. For det andet anføres det, at der ved opgørelsen af markedsandele indgår ydelser, som ikke har med reparationer og service at gøre. For det tredje an-

føres det, at forudsætningerne for at give Taksatorringen en individuel fritagelse ikke er til stede, bl.a. som følge af den forkerte afgrænsning af autoreparationsmarkedet.

100. Håndværksrådet er kommet med følgende med følgende overordnede kommentarer:

”Opsummering

- *Konkurrencestyrelsens markedsafgrænsning er efter Håndværksrådets opfattelse fejlagtig og fastsætter på dette forkerte grundlag Taksatorringen’s markedsandel til 10 %. Ud fra Konkurrencestyrelsens egne tal er Taksatorringen’s markedsandel reelt på 30 % på markedet for autoskadeforsikringer, som er det relevante marked.*
- *Som følge af den fejlagtige markedsafgrænsning er de kumulative betingelser for en individuel fritagelse efter Håndværksrådets opfattelse ikke opfyldt.*
 - *Taksatorringen er med sin nuværende medlemskreds ikke til gavn for samfundet, da flere af medlemmerne bevisligt ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling rentabelt med øget konkurrence til følge.*
 - *Det ville komme forbrugerne langt mere til gode, hvis der eksisterede flere forsikringsselskaber med selvstændig skadesopgørelse. Taksatorringen kommer dermed ikke forbrugerne til gode, da den begrænser antallet af selskaber.*
 - *Fritagelsen går længere end nødvendigt, både med hensyn til Taksatorringen’s medlemskreds og omfanget af Taksatorringen’s ydelser. Den tekniske udvikling med øget anvendelse af fototaksering har medført, at de større selskaber rentabelt kan drive egen skadesopgørelse og derfor bør holdes ude af Taksatorringen. Derudover kan det overvejes at holde fototaksering ude af Taksatorringen også for de mindre medlemmer.*
 - *Fritagelsen begrænser konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenesteydelser, når Taksatorringen med en markedsandel på 30 % indgår et bindende indkøbssamarbejde. Dette understøttes af Kommissionens meddelelse om horisontale aftaler, hvorefter aftaler om fælles køb, hvor aftalparterne har en markedsandel på under 15 %, normalt kan regne med at opnå en individuel fritagelse.”*

101. Høringssvaret er vedlagt den fortrolige udgave af notatet.

Ad afgrænsningen af det relevante produktmarked – Markedet for autoreparationer og -service

102. Håndværksrådet anfører, at ”Konkurrencestyrelsen (KS) argumenterer i afsnit 3.3.1 om markedet for autoreparationsydelser, at Taksatorringen blot udgør [0-10] % af værkstedernes samlede salg. Beregningen, der fører frem til dette resultat, er imidlertid en uheldig sammenblanding af ”pærer og bananer” og giver et fuldstændig fejlagtigt billede af Taksatorringens størrelse på markedet.”

103. Håndværksrådet er af den opfattelse, ”at det relevante marked er markedet for forsikringsreparationer snarere end autoværkstedernes samlede salg. Autoværkstederne udfører ud over forsikringsreparationer for kunderne en del reparationer, som ikke bliver betalt af forsikringsselskaberne, og derudover sælger autoværkstederne en del biler og har indtægter ved opbevaring af kundernes vinter-/sommerdæk og salg af diverse mindre artikler, som knytter sig til bilen. [...]”²⁰

104. Håndværksrådet har desuden bemærkninger til styrelsens beregninger af størrelsen af det relevante produktmarked, beregningsgrundlaget og de elementer, der indgår heri. Disse adresseres nedenfor i pkt. 116-125.

105. Styrelsen har afgrænset det relevante produktmarked for autoreparationsydelser til at omfatte alle autoreparationer og -service, som sælges af autoværksteder, uanset om der er tale om en forsikringsdækket skade eller ej.

106. For at afgrænse det relevante produktmarked har styrelsen taget udgangspunkt i samarbejdet i Taksatorringen. Medlemmerne af Taksatorringen leverer motorkøretøjsforsikringer på markedet for motorkøretøjsforsikringer i Danmark. For at kunne levere disse forsikringer køber medlemmerne, igennem foreningen, autoreparationer. Styrelsen har for at undersøge Taksatorringens indkøbsstyrke afgrænset et produktmarked, med udgangspunkt i autoreparationer.

107. Det er styrelsens vurdering, at Håndværksrådets ved afgrænsning af det relevante produktmarked fejlagtigt lægger afgørende vægt på hvem køberne af ydelsen er. Det er efter styrelsens vurdering uden betydning for markedsafgrænsningen.

108. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for alle de produkter/ydelser, som køberne anser for indbyrdes substituerbare. Udgangs-

²⁰ Håndværksrådets kommentarer af 18. marts 2009, s. 2.

punktet for markedsafgrænsningen er de produkter, som den aktuelle aftale vedrører, og de produkter, der er substituerbare hermed.

109. For at afgrænse det relevante marked med udgangspunkt i autoreparation, skal det undersøges, om der findes andre produkter, som forbrugerne herunder medlemmerne af Taksatorringen kan substituere autoreparationer med.

110. Det relevante produktmarked skal efter styrelsens vurdering afgrænses til markedet for autoreparationsydelser og -service. Styrelsen begrundet dette med følgende forhold:

Efterspørgselssubstitution

111. Købere af autoreparationer kan ikke erstatte eller supplere autoreparationer med andre ydelser, hvilket skyldes, at der ikke findes tilgængelige substitutionsprodukter. Ud fra et efterspørgselssynspunkt adskiller autoreparationer sig derfor fra andre ydelser.

Udbudssubstitution

112. På udbudssiden kan aktørerne – autoreparationsværkstederne - typisk både udbedre skader og servicere motorkøretøjer. Det er de samme medarbejdere og pladser, der bliver brugt i forbindelse med udbedring af forsikringsdækkede og ikke-dækkede skader og service, og værkstederne vil derfor hurtigt og uden ekstraomkostninger eller risici kunne omstille sig til en ændret efterspørgsel.

113. Det er derfor styrelsens vurdering, at der er en sådan grad af udbudssubstitution, at der er tale om ét samlet marked for autoreparationsydelser og styrelsen fastholder sin vurdering af det relevante produktmarked, som det fremgår af afsnit 4.1.1 nedenfor.

Ad opgørelsen af markedsandele på markedet for autoreparationer

114. Håndværksrådet anfører, at:

”Autoværkstederne udfører ud over forsikringsreparationer for kunderne en del reparationer, som ikke bliver betalt af forsikringselskaberne, og derudover sælger autoværkstederne en del biler og har indtægter ved opbevaring af kundernes vinter-/sommerdæk og salg af diverse mindre artikler, som knytter sig til bilen. I praksis betyder det, at hvis de frie autoværksteder har succes med at trække en del af servicereparationerne fra mærkeværkstederne over på de frie værksteder, vil det øge omsætningen. Det samme gælder, hvis de frie værksteder øger salget af brugte biler. Men det har ingen betydning for størrelsen af markedet for forsikringsreparationer. KS’ tilgang er derfor grundlæggende forkert, når KS opstiller et regnestykke på følgende måde:

Taksatorringens samlede forsikringsreparationer

Forsikringssselskabernes forsikringsrep. + øvrige reparationer + salg af biler mv.

Den korrekte beregning er naturligvis at sætte Taksatorringen's samlede forsikringsreparationer vedr. motorkøretøjer i forhold til de samlede forsikringsreparationer for alle forsikrings-selskaber vedr. motorkøretøjer, hvis formålet er at finde ud af, hvor stor en markeds-andel Taksatorringen har på markedet for forsikringsreparationer, som er det marked, Taksatorringen opererer på.

Ud fra tallene i punkt 34 kan konkluderes, at Taksatorringen i 2006 havde en markedsandel på godt 30 % ([...] mia. kr./3,1 mia. kr.) af markedet for forsikringsreparationer og ikke de [0-10] %, som KS kommer frem til med sin beregningsmetode.

Det bør desuden nævnes, at mange mærkeværksteder også udfører forsikringsreparationer. Hvis den benyttede metode overføres til disse værksteder, svarer det til, at forsikringssselskabernes indkøb af forsikringsreparationer divideres med det samlede nybilsalg i Danmark."

115. Styrelsens opgørelse af autoværkstedernes omsætning stammer fra Danmarks Statistiks (DST) opgørelse af branchernes køb og salg.²¹ Opgørelsesmetoden, som DST bruger, er baseret på, at alle virksomheder er registreret med en hovedaktivitet, som er den aktivitet, der skaber den største værditilvækst for virksomheden.

116. Virksomhedernes samlede omsætning registreres under deres hovedaktivitet. Virksomheder, hvis hovedaktivitet er autoreparationer, indeholder derfor også tal for omsætning, der stammer fra salg af motorkøretøjer, opbevaring af vinter-/sommerdæk og salg af diverse artikler.

117. Omvendt betyder det også, at en betydelig del af de autoreparationer, som udføres i Danmark, udføres af virksomheder, der er registreret under en anden hovedaktivitet, nemlig som forhandlere af motorkøretøjer, men samtidig har tilknyttet et autoværksted.

118. På den baggrund har Konkurrencestyrelsen korrigeret sin opgørelse af omsætningen på markedet for autoreparationer. Korrektionen tager udgangspunkt i DST's seneste undersøgelse vedrørende autobranschens omsætningsforhold, som er en undersøgelse fra 2001.²²

²¹ Firmaers køb og salg (år) efter branche, beløb og tid/502010 Autoreparationsværksteder (FIKS2X). Opgørelse af virksomheder, der har autoreparationer som deres hovedaktivitet.

²² Statistiske Efterretninger, Generel Erhvervsstatistik 2001:20, 7. december 2001, autobranschens omsætningsforhold i 2000, tabel 2.

119. Af undersøgelsens tabel 2 fremgår det, at 20 pct. af autoforhandlernes omsætning stammer fra reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. For virksomheder, der er registeret som autoværksteder, udgjorde reparation og vedligeholdelse ifølge rapporten 50 pct. af den samlede omsætning.

120. Ifølge DST havde danske autoværksteder i 2007 en samlet omsætning på ca. 12 mia. kr.²³ og danske autoforhandlere havde i 2007 en omsætning på 46,3 mia. kr.²⁴

121. Hvis fordelingen mellem reparationer/vedligeholdelse og detailsalg af biler fra DST's rapport fra 2001 lægges til grund for beregningen, betyder det, at det bedste skøn over den samlede omsætning, der stammer fra reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark i 2007 udgjorde ca. 15,3 mia. kr. ($20\% \cdot 46,3 \text{ mia. kr.} + 50\% \cdot 12 \text{ mia. kr.} = 15,3 \text{ mia. kr.}$)

122. Det betyder, at Taksatorringens indkøb, som i 2007 udgjorde ca. [...] kr. udgør [...] pct. af den samlede omsætning, der stammer fra reparation og vedligeholdelse i Danmark.

123. Styrelsens oprindelige opgørelse af Taksatorringens markedsandel var alene baseret på DST's opgørelse af omsætningen fra danske autoværksteder i 2007²⁵, som er ca. 12 mia. kr. Korrektionen i opgørelsen af omsætningen på markedet for autoreparationer og -service medfører, at Taksatorringens andel af det samlede indkøb falder fra [0-10] pct. til [0-10] pct. Korrektionen ændrer ikke styrelsens konklusion, idet Taksatorringen fortsat ikke har en konkurrenceskadelig indkøbsstyrke.

Ad forudsætninger for den individuelle fritagelse

124. Det er styrelsens vurdering, at Håndværksrådets argumentation vedrørende den individuelle fritagelse beror på en fejlagtig opfattelse af afgrænsningen af det relevante produktmarked og den konkurrencebegrænsning, som styrelsen vurderer, er en følge af samarbejdet i Taksatorringen.

125. Håndværksrådet anfører, at *"Som følge af den fejlagtige markedsafgrænsning er de kumulative betingelser for en individuel fritagelse efter Håndværksrådets opfattelse ikke opfyldt."*

126. Håndværksrådet anfører, at *"Taksatorringen er med sin nuværende medlemskreds ikke til gavn for samfundet, da flere af medlemmerne bevisligt*

²³ Firmaers køb og salg (år) efter branche, beløb og tid/502010 Autoreparationsværksteder (FIKS2X). Opgørelse af virksomheder, der har autoreparationer som deres hovedaktivitet.

²⁴ Indenlandsk salg, 451120 Detailhandel med personbiler, varebiler og minibusser. Opgørelse af virksomheder, der har detailhandel med biler som deres hovedaktivitet.

²⁵ Firmaers køb og salg (år) efter branche, beløb og tid/502010 Autoreparationsværksteder. Opgørelse af virksomheder, der har autoreparationer som deres hovedaktivitet.

ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling rentabelt med øget konkurrence til følge.”

127. Håndværksrådet bygger dels dette på, at en del af medlemmerne er større end forsikringsselskaber der driver deres egen skadesopgørelsesafdeling og dels på, at den tekniske udvikling omkring fototaksering sænker grænsen for, hvornår et forsikringsselskab/medlem af Taksatorringen kan have sin egen taksator og således ikke behøver at være medlem af Taksatorringen. Håndværksrådet mener, at de 2-3 største selskaber bør træde ud af Taksatorringen, da de *”burde kunne stå på egne ben med selvstændig skadesopgørelse”*.

128. Indledningsvist skal Konkurrencestyrelsen bemærke, at vurderingen af konkurrencelovens § 8, stk. 1 nr. 1 går ud på at vurdere om aftalen medfører effektivitetsfordele, som opvejer den konkurrencebegrænsning aftalen medfører. Det skal således ikke vurderes om aftalen kunne være mindre konkurrencebegrænsende, hvis den var anderledes eller hvis en del aftalparterne blev holdt udenfor.

129. Styrelsen bemærker, at det fremgår af styrelsens undersøgelser vedrørende brugen af fototaksering, at det i praksis ikke er muligt at skille fototaksering og fysisk taksation. Fototaksation er således en integreret del af opgørelsen af forsikrings-skader på motorkøretøjer, hvorfor Håndværksrådets kommentarer herom ikke kan lægges til grund.

130. For så vidt angår det forhold, at enkelte medlemmer af Taksatorringen eventuelt selv ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling, er det er styrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen ikke ville være lige så effektivt, hvis de store selskaber ikke var med, hvorfor disses medlemskab netop er med til at sikre Taksatorringen en skademasse, der ligner de store forsikringsselskabers skademasse, hvilket giver medlemmerne samme effektivitetsgevinster som de store forsikringsselskaber de konkurrerer med på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Det er således summen af alle Taksatorringens medlemmers skadesopgørelser, som skaber effektivitetsgevinsterne og derved sænker adgangsbarriererne til motorkøretøjsforsikringsmarkedet.

131. Det er på den baggrund styrelsens vurdering af Håndværksrådet bemærkninger omkring fototaksation og Taksatorringens effektivitet ikke ændrer ved styrelsens vurdering af at betingelsen i § 8, stk. 1, nr. 1 er opfyldt.

132. Håndværksrådet har endvidere vedrørende § 8, stk. 1, nr. 2 anført, at *”Det ville komme forbrugerne langt mere til gode, hvis der eksisterede flere forsikringsselskaber med selvstændig skadesopgørelse. Taksatorringen kommer dermed ikke forbrugerne til gode, da den begrænser antallet af selskaber.”*

133. Håndværksrådet bygger sin antagelse på, at flere af Taksatorringens medlemmer ville kunne stå uden for Taksatorringen, hvorved der ville være flere selskaber aktive på markedet. Håndværksrådet anfører, at *"Håndværksrådets når dog til den modsatte konklusion af KS, nemlig at en indskrænkning af Taksatorringens medlemskreds vil øge konkurrencen og dermed gevinsterne for forbrugerne. Håndværksrådet mener, modsat KS, at et marked med 7 selvstændige forsikrings-selskaber plus Taksatorringen vil have et større konkurrencepres end et marked med 5 selvstændige selskaber plus Taksatorringen. Markedet fremstår i dag i praksis oligopolistisk, da de 3 største selskaber plus Taksatorringen tilsammen har en markedsandel på 83 %. Dette skyldes i høj grad Taksatorringens individuelle fritagelse, da markedet ved en begrænsning eller en ophævelse af fritagelsen ville blive langt mere konkurrencepræget med mange mindre selskaber, som hver især skulle konkurrere på både pris og service."*

134. Det er uklart hvilket marked Håndværksrådet referere til, men styrelsen går ud fra, at Håndværksrådet med markedet refererer til indkøbsmarkedet, idet det står medlemmerne af Taksatorringen frit at konkurrerer på pris og service på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

135. Det er styrelsens vurdering, at indkøbsmarkedet (autoreparationsmarkedet) ikke vil blive mere konkurrencepræget, hvis flere af Taksatorringens medlemmer skulle drive deres egen skadesopgørelsesafdeling. Tværtimod. En opdeling af køberne vil mindske konkurrencepresset på værkstederne, hvilket sandsynligvis vil føre til højere indkøbspriser på reparationsydelser.

136. Håndværksrådet anfører desuden, at: *"Håndværksrådet har den opfattelse, at priskoordinering er til skade for forbrugerne, da det leder til højere priser. Desuden medfører Taksatorringens individuelle fritagelse, at konkurrencen bliver begrænset på de 30 % af forsikringsreparationsmarkedet, som Taksatorringens medlemmer dækker. Det er efter Håndværksrådets mening en væsentlig del af markedet for reparation af forsikringskader, hvor konkurrencen på den måde vil blive begrænset."*

137. Styrelsen er enig i, at priskoordinering af salgspriser er til skade for forbrugerne, idet det typisk leder til højere priser. Imidlertid er der i denne sammenhæng ikke tale om koordinering af salgspriser, men derimod tale om fælles indkøbspriser over for autoreparationsværkstederne.

138. Håndværksrådet baserer desuden sin argumentation på en for snæver markedsafgrænsning, når Håndværksrådet anfører, at konkurrencen bliver begrænset på de 30 pct. på markedet for reparation af forsikringskader, som medlemmerne af Taksatorringen dækker. Vurderet på baggrund af styrelsens markedsafgrænsning (se afsnit 4.1.1) dækker medlemmerne under 10 pct. af markedet for autoreparationer og -service, dvs. medlemmerne af Taksatorringen tilsammen står for under 10 pct. af autoreparationsværkstedernes

salg. Et indkøbssamarbejde, som aftager under 10 pct. af afsætningsmarkedet kan som udgangspunkt ikke antages at have en konkurrenceskadelig indkøbsstyrke.

139. Håndværksrådet påpeger endvidere, at *”En friere prisdannelse på markedet for forsikringsreparationer vil muligvis betyde højere priser hos nogle af de frie værksteder, fordi de opnår en relativ styrkelse af deres forhandlingsstyrke i forhold til de mindre forsikringsselskaber. Omvendt vil en friere prisdannelse også betyde større indbyrdes priskonkurrence mellem de frie værksteder, som kan konkurrere på prisen, når de ikke længere bliver mødt af en modpart, der kommer med et prisdiktat, som fastlåser prisen. En friere prisdannelse er i sidste instans en forudsætning for, at der kan bestå en betydelig konkurrence på reparationsmarkedet. Alternativet er en situation, hvor de frie værksteder bliver stillet så svagt i forhold til deres modpart, at mange vil bukke under. Det vil utvivlsomt føre til svagere konkurrence og dermed til højere priser på længere sigt”*.

140. Håndværksrådet forudsætter herved, at de medlemmer, ”der kan selv”, træder ud af Taksatorringen. Derved mister de den indkøbsstyrke, som de ellers ville have over for værkstederne, hvilket betyde et mindre konkurrencepres på værkstederne med højere priser til følge. Håndværksrådet argumenter om at en friere prisdannelse betyder større indbyrdes priskonkurrence mellem værkstederne kan ikke tages til følge. Den indbyrdes priskonkurrence mellem værkstederne burde være uændret (og upåvirket af samarbejdet i Taksatorringen), idet Taksatorringen aftaler individuelt med værkstederne, hvad der skal udbedres og prisen for den enkelte reparation. Taksatorringen har indgået årsaftaler med nogle af værkstederne, mens foreningen aftaler prisen fra gang til gang med de resterende værksteder. Den indbyrdes priskonkurrence mellem værkstederne burde derfor alt andet lige være uberørt af samarbejdet i Taksatorringen. Hvorvidt værkstederne føler, at der er tale om et prisdiktat, afhænger af konkurrencesituationen på markedet for autoreparationer og -service, hvor konkurrencepresset er med til at holde priserne nede.

141. Håndværksrådet anfører, at *”Den nuværende situation med omfattende koordinering af omkostningerne mellem en lang række af de mindre forsikringsselskaber på markedet er til skade for forbrugerne. Det observeres tydeligt af forsikringsselskabernes regnskaber. Mens udbetalingerne til skadesreparationer er faldet over de år, hvor Taksatorringen har eksisteret, er præmierne fortsat opad. En sådan overnormal profit er en tydelig effekt af den priskoordinerende adfærd. Det er til skade for forbrugerne, som betaler for høje priser for deres forsikringer i forhold til de skadesudbetalinger, der finder sted”*. Styrelsen er enig med Håndværksrådet i, at selskabernes omkostninger bliver uniformeret. Styrelsens vurdering af effekten af omkostningsuniformeringen kommer til udtryk derved, at styrelsen har konkluderet, at der er tale om en konkurrencebegrænsning på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

142. Håndværksrådets bemærkninger har ikke givet styrelsen anledning til at ændre opfattelse, og det er fortsat styrelsens vurdering, at betingelsen i § 8, stk. 1, nr. 2 er opfyldt.

143. Håndværksrådet mener endvidere, at *"Fritagelsen går længere end nødvendigt, både med hensyn til Taksatorringens medlemskreds og omfanget af Taksatorringens ydelser. Den tekniske udvikling med øget anvendelse af fototaksering har medført, at de større selskaber rentabelt kan drive egen skadesopgørelse og derfor bør holdes ude af Taksatorringen. Derudover kan det overvejes at holde fototaksering ude af Taksatorringen også for de mindre medlemmer"*, og dermed ikke opfylder betingelsen i § 8, stk. 1, nr. 3.

144. Indledningsvis skal styrelsen bemærke, at vurderingen af konkurrencecelovens § 8, stk. 1 nr. 3 går på, om aftalen pålægger aftaledeltagerne begrænsninger, som ikke er nødvendige for at opnå de effektivitetsgevinster, som aftalen medfører. Det afgørende ved vurderingen er, om aftaledeltagerne kan nå de samme effektivitetsgevinster igennem en aftale, som begrænser aftaledeltagerne mindre. Det skal således ikke vurderes, om effektivitetsgevinsterne kunne opnås med en snævrere medlemskreds.

145. Angående de ydelser Taksatorringen yder deres medlemmer, skal styrelsen bemærke, at det – som beskrevet ovenfor – er vurderingen, at fototaksering ikke kan stå alene, men indgår som en integreret del af takseringsydelsen, og det er fortsat styrelsens vurdering, at eksklusivbestemmelsen i vedtægternes § 5 ikke går længere end nødvendigt.

146. Eksklusivbestemmelsen er efter styrelsens vurdering med til at sikre stordriftsfordelene ved samarbejdet i Taksatorringen, og medlemmerne kan træde ud med 6 måneders varsel, hvilket efter styrelsens vurdering forekommer rimeligt i forhold til en tilpasning af Taksatorringens kapacitet mv., og dermed går den ikke længere end nødvendigt.

147. Håndværksrådets bemærkninger har ikke givet styrelsen anledning til en ændret vurdering af hvorvidt betingelsen i § 8, stk. 1, nr. 3 er opfyldt.

148. Håndværksrådet anfører, at *"Fritagelsen begrænser konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenesteydelser, når Taksatorringen med en markedsandel på 30 % indgår et bindende indkøbssamarbejde. Dette understøttes af Kommissionens meddelelse om horisontale aftaler, hvorefter aftaler om fælles køb, hvor aftaleparterne har en markedsandel på under 15 %, normalt kan regne med at opnå en individuel fritagelse."*

149. Ved vurderingen af konkurrencecelovens § 8, stk. 1, nr. 4. skal det vurderes om aftalen giver aftaledeltagerne mulighed for at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af det marked hvor konkurrencebegrænsningen finder sted – i dette tilfælde markedet for motorkøretøjsforsikringer.

150. Som anført ovenfor er det styrelsens opfattelse, at Håndværksrådets konklusioner bygger på en forkert markedsafgrænsning og at samarbejdet i Taksatorringen ikke begrænser konkurrencen på autoreparationsmarkedet. Såfremt der fandtes en konkurrencebegrænsning på markedet for autoreparationer og -service er det styrelsens vurdering, at Taksatorringen's markedsandel udgør [0-10] pct., hvilket ikke udelukker en væsentlig del af konkurrencen på dette marked.

151. Håndværksrådets bemærkninger til styrelsens vurdering af § 8, stk. 1, nr. 4 giver dermed ikke anledning til ændringer.

4. Vurdering

4.1 Det relevante marked

152. For at vurdere om der foreligger en konkurrencebegrænsende aftale i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, er det nødvendigt at definere det relevante marked. Det relevante marked består af en afgrænsning af det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked.

153. Det følger af konkurrencelovens § 5 a og Kommissionens meddelelse om afgrænsningen af det relevante marked, at det relevante marked skal afgrænses på baggrund af undersøgelser af efterspørgsels- og udbudssubstitutionen, suppleret med undersøgelser af den potentielle konkurrence.²⁶

4.1.1 De relevante produktmarkeder

154. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugerne betragter som indbyrdes substituerbare på grund af produkternes eller tjenesteydelsernes egenskaber, pris eller anvendelsesformål.²⁷

155. Ved afgrænsningen af det relevante produktmarked tages udgangspunkt i de produkter eller tjenesteydelser, som den mulige konkurrencebegrænsende aftale, samordnede praksis eller vedtagelse vedrører. Dernæst afgrænses, hvilke øvrige produkter eller tjenesteydelser, der er substituerbare hermed.

156. Der er tre markeder, som berøres af aftalen, markedet for motorkøretøjsforsikringer, markedet for skadesopgørelser og markedet for autoreparationer.

Markedet for autoreparationer og -service

157. Markedet er karakteriseret ved relativt få store købere, nemlig Taksatorringen, Tryg, Topdanmark, Codan, GF-Forsikring og ALKA, andre virksomheder samt private bilejere. Forsikringsselskaberne køber typisk kun skadesudbedringer, hvorimod private bilejere både køber serviceydelser og skadesudbedring. Udbudssiden består af flere end 4.500 værksteder, som for en dels vedkommende indgår i kædesamarbejder.

158. Ved afgrænsningen af autoreparationsmarkedet kan der skelnes mellem udbedring af skader og serviceydelser som fx olieskift, smøring, efter-

²⁶ Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, s. 5-13.

²⁷ *Ibid.*, pkt. 7.

syn, afbalancering, lygtekontrol, bremsetest, udstødningstest, autoglas, bremseskift og dækskifte.

159. Konkurrencestyrelsen har i denne sag lagt til grund, at der er tale om ét samlet marked, som både omfatter skadesudbedring og serviceydelser. Når en skade skal udbedres, kan det kun ske på én eller på et begrænset antal måder. Langt hovedparten af værkstederne kan udbedre både skader/reparationer og foretage service/vedligeholdelse på biler, og det er de samme værktøjer og pladser, der bliver brugt. Dette betyder, at værkstederne hurtigt kan lave begge ydelser. Dette gælder uanset, at der findes specialiserede værksteder, fx lakeringsværksteder, karosseriværksteder, dækcentre o.a., som alene tilbyder et antal begrænsede ydelser. Disse ydelser vil ofte være underleverancer til andre værksteder.

Skadesopgørelsesmarkedet

160. Konkurrencerådet lagde ved afgørelsen af 28. april 1999 til grund, at det relevante marked i sagen var opgørelse af forsikringskader på motorkøretøjer i Danmark, jf. afsnit 3.6.

161. Det fremgår af Konkurrencestyrelsens undersøgelser, at den tekniske udvikling siden 2004 har betydet, at en stor andel af skadesopgørelserne foregår via fototaksering, men at fototaksering ikke kan erstatte fysisk taksering af følgende årsager:

- Ikke alle værksteder har de nødvendige kvalifikationer til at fototaksere.
- Alle forsikringsselskaber opererer med fysisk taksation for skader med en udbedringsværdi over 20-25.000 kr.
- Fysisk taksation bruges ved stikprøvekontrol af fototaksation.
- Alle taksatorer bør foretage både fototaksation og fysisk taksation for at holde sig fagligt opdateret.
- Ved totalskadede køretøjer skal forsikringsselskaberne i henhold til skattelovgivningen opgøre køretøjets værdi. Denne opgørelse kan kun ske igennem fysisk taksation.

162. Taksatorringen samt forsikringsselskaberne Tryg, Topdanmark, Codan og GF-Forsikring²⁸ udfører alle skadesopgørelser til brug for egne sager. Taksatorringen taksater kun for sine egne medlemmer, mens de store forsikringsselskaber også sælger ydelsen til andre, herunder til andre forsikringsselskaber, som ikke er medlemmer af Taksatorringen eller ikke har eget taksatorkorps. En række selvforsikrende virksomheder²⁹ får foretaget skadesopgørelse hos disse selskaber. Fair Forsikring er et eksempel på et for-

²⁸ Ifølge www.autotaks.dk er de øvrige aktører Bornholms Brand, if... skadesforsikring, Trafik, Trygd (Føroyor), Tryggingarfelagid Føroyor, som alle kun taksater for sig selv.

²⁹ Navnene på disse kunder er styrelsen bekendt.

sikringsselskab, der køber ydelsen hos Topdanmark. De store selskaber sælger kun fototaksering og fysisk taksering som én samlet ydelse.

163. Det vurderes på den baggrund, at fototaksering er en integreret del af opgørelsen af forsikringsskader på motorkøretøjer, og at der fortsat kan afgrænses et marked for opgørelse af forsikringsskader på motorkøretøjer i Danmark

Markedet for motorkøretøjsforsikringer

164. Konkurrencestyrelsen har tidligere afgrænset et marked for motorkøretøjsforsikringer.³⁰ Det vurderes, at det for denne sag ikke er afgørende, om markedet kan opdeles yderligere. Vurderingen af Taksatorringens vedtægter og konkurrencen vil være den samme, uanset om der er tale om kasko/ansvar eller privat/erhvervsforsikringer. Opgørelse og udbedring af en skade samt prisen herfor er uafhængig af hvilken type forsikring, der skal dække den.

165. Motorkøretøjsforsikringsmarkedet er afsætningsmarked for Taksatorringens medlemmer. På dette marked foregår konkurrencen mellem medlemmerne i Taksatorringen og de øvrige forsikringsselskaber, der udbyder motorkøretøjsforsikringer.

Sammenfatning

166. Det vurderes på baggrund af ovenstående, at de relevante produktmarkeder til brug for denne sag skal afgrænses til markedet for autoreparationer og -service, markedet for skadesopgørelse og markedet for motorkøretøjsforsikringer.

4.1.2 Det relevante geografiske marked

167. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de involverede virksomheder udbyder eller efterspørger produkter eller tjenesteydelser, som har tilstrækkeligt ensartede konkurrencevilkår, og som kan skelnes fra de tilstødende markeder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.³¹ Såfremt der findes flere relevante produktmarkeder skal der for hvert af disse afgrænses et relevant geografisk marked.

³⁰ Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006.

³¹ Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, s. 5-13, pkt. 8.

Markedet for autoreparationer

168. Konkurrencerådet har tidligere fastslået³², at markedet for autoreparationer i hvert fald kan afgrænses til Danmark. Det skyldes, at hovedparten af autoreparationer udføres i det lokale område, idet transportomkostningerne er så høje, at der skal store prisforskelle til for at det vil kunne betale sig for forbrugeren ikke at bruge et lokalt værksted.

169. Det er fortsat Konkurrencestyrelsens vurdering, at markedet for autoreparationer og -service i hvert fald skal afgrænses nationalt. Det skyldes, at transportomkostningerne, herunder tidsforbrug, ved at køre udenfor det lokale område ikke kan betale sig ved mindre skader og service som forbrugeren selv betaler. Derimod vil det muligvis kunne betale sig for forbrugeren, at køre længere væk i forbindelse med større skader, i det omfang forbrugeren selv betaler disse skader. Større skader betales dog typisk af et forsikringsselskab og derfor vil forbrugeren typisk vælge at lade reparationen udføres i det lokale område.

Markedet for skadesopgørelse

170. Konkurrencerådet lagde i de tidligere afgørelser vedr. Taksatorringens vedtægter af 28. april 1999 og af 28. maj 2003 til grund, at det relevante geografiske marked var Danmark.

171. Der vurderes, at der ikke er grundlag for at ændre afgrænsningen i denne sag. Skadesopgørelserne vedrører skader på biler, som er indregistreret i Danmark, skadesudbedring finder sted på autoværksteder i Danmark, og skaderne er dækket af forsikringsselskaber i Danmark.

Markedet for motorkøretøjsforsikringer

172. Det fremgår af Konkurrencestyrelsens publikation "Konkurrenceretlig beskrivelse af aftaler på forsikringsområdet" fra 2000, at langt de fleste private skadesforsikringer tegnes hos selskaber, der driver virksomhed i Danmark, og at der ikke er tradition for, at forsikringstagerne henvender sig til selskaber i udlandet. Det vurderes, at dette fortsat er tilfældet.

Sammenfatning

173. Det vurderes på denne baggrund, at det geografiske marked til brug for denne sag skal afgrænses til Danmark for alle tre relevante produktmarkeder, dvs. markedet for skadesopgørelse, markedet for autoreparationer og -service og markedet for motorkøretøjsforsikringer.

³² Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006.

4.1.3 Delkonklusion vedr. markedsafgrænsning

174. Det vurderes, at de relevante produktmarkeder i denne sag kan afgrænses til markedet for autoreparationer og markedet for autoservice, markedet for skadesopgørelse og markedet for motorkøretøjsforsikringer. Disse markeder kan ikke betragtes isoleret fra hinanden.

175. Det vurderes endvidere i overensstemmelse med Konkurrencerådets afgørelse fra 1999, at det relevante geografiske marked er Danmark for alle tre relevante produktmarkeder.

4.2 Samhandelspåvirkning

176. Efter forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002³³ skal det undersøges, om Taksatorringens vedtægter mærkbart kan påvirke samhandlen mellem medlemsstaterne. Hvis dette er tilfældet, skal Konkurrencerådet anvende EF-traktatens konkurrenceregler.

177. Udtrykket ”samhandlen mellem medlemsstater” omfatter ikke kun, at handlen mellem medlemsstater skal begrænses eller mindskes. Samhandlen kan også blive påvirket, når en aftale eller en adfærd fører til en stigning i handlen. Det er i begge tilfælde en betingelse, at samhandlen påvirkes mærkbart. EU’s konkurrenceregler finder ikke anvendelse på aftaler og adfærd, der ikke er egnet til at påvirke samhandlen mærkbart.³⁴

178. Kommissionen har opstillet en formodningsregel, hvorefter en aftale i princippet ikke kan påvirke handlen mellem medlemsstaterne mærkbart, hvis parterne ikke på nogen af de relevante markeder inden for EU har en samlet markedsandel på over 5 pct., og leverandøren af de varer og tjenester, der er omfattet af aftalen, ikke har en samlet årlig omsætning inden for EU på over 40 mio. euro (den såkaldte NAAT-regel).³⁵

179. Taksatorringens medlemmers markedsandele og omsætning overskrider grænserne i NAAT-reglen på markedet for motorkøretøjsforsikringer, hvorfor denne ikke finder anvendelse. Det skal derfor vurderes konkret, om Taksatorringens vedtægter påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne.

³³ Rådets forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82, EFT L 1 af 4.1.2003, side 1-25, som trådte i kraft den 1. maj 2004.

³⁴ Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens artikel 81 og 82, EUT C 101 af 27.4.2004, side 81-96.

³⁵ NAAT står for ’No Appreciable Affect on Trade’, jf. punkt 50-52 i Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af handelen i traktatens artikel 81 og 82, EUT C 101 af 27.4.2004, side 81-96.

180. Det fremgår af punkt 83 og 84 i Kommissionens meddelelse om samhandlingspåvirkning,³⁶ at:

”83. Horisontale samarbejdsaftaler [...], der kun berører en enkelt medlemsstat og ikke direkte omhandler import og eksport, tilhører ikke kategorien af aftaler, der ifølge selve deres natur kan påvirke handelen mellem medlemsstater. Det kan derfor i hvert enkelt tilfælde være nødvendigt at foretage en omhyggelig vurdering af, om den konkrete aftale kan påvirke handelen mellem medlemsstater.

84. Horisontale samarbejdsaftaler kan i særdeleshed påvirke handelen mellem medlemsstater, når de har markedsafskærmende virkninger. Det kan være tilfældet med aftaler, der fastsætter standardiserings- og certificeringssystemer for en hel branche, og som virksomheder fra andre medlemsstater enten ikke kan deltage i, eller som lettere kan opfyldes af virksomheder fra den pågældende medlemsstat, fordi de er baseret på nationale normer og traditioner. Sådanne aftaler kan gøre det vanskeligere for virksomheder fra andre medlemsstater at trænge ind på det nationale marked”.

181. Samarbejdet i Taksatorringen omhandler hverken import eller eksport. Foreningen foretager skadesopgørelse på vegne af foreningens medlemmer, og foreningens vedtægter fastlægger heller ikke standardiserings- eller certificeringssystemer for branchen.

182. Det fremgår endvidere af § 3 i Taksatorringens vedtægter, at motor-køretøjsforsikringselskaber, [...]

183. Taksatorringens vedtægter vurderes på den baggrund hverken mærkbart at påvirke eksport eller import eller i øvrigt at have markedsafskærmende virkninger.

184. På baggrund af ovenstående vurderes det, at Taksatorringens vedtægter ikke har eller er egnet til at have en mærkbar påvirkning af handelen mellem medlemsstaterne. Konkurrencerådet kan derfor træffe afgørelse i sagen efter konkurrencelovens regler.

4.3 Konkurrencelovens § 6

185. Konkurrencelovens § 6 vedrører aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis mellem virksomheder.

³⁶ *Ibid.*

186. Det er forbudt for 1) virksomheder at indgå 2) aftaler eller vedtagelser, der direkte eller indirekte har 3) til formål eller følge at begrænse konkurrencen 4) mærkbart, jf. konkurrencelovens § 6.

187. Ved vurdering af, om disse fire betingelser er opfyldt, er fælleskabspraksis vejledende.³⁷

4.3.1 Virksomhedsbegrebet

188. Forbuddet i konkurrencelovens § 6 omfatter ”virksomheder”. Dette begreb fortolkes meget bredt. Konkurrenceloven omfatter enhver form for erhvervsvirksomhed, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 1.

189. Begrebet erhvervsvirksomhed dækker over brancheforeninger af enhver slags samt enhver form for organiseret samarbejde mellem virksomheder.³⁸ Det er herudover præciseret i forarbejderne, at virksomhedsbegrebet omfatter ”enhver økonomisk aktivitet, der foregår i et marked for varer og tjenesteydelser”.³⁹

190. Det vurderes, at Taksatorringen og foreningens medlemmer er omfattet af virksomhedsbegrebet, idet foreningen foretager skadesopgørelser, og medlemmerne udbyder motorkøretøjsforsikringer mv., hvilket foregår på markedet for autoreparationer og -service, markedet for skadesopgørelse og markedet for motorkøretøjsforsikringer.

4.3.2 Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis

191. Det konkurrenceretlige aftalebegreb er bredere end det traditionelle obligationsretlige aftalebegreb. Det konkurrenceretlige aftalebegreb omfatter både mundtlige og skriftlige aftaler, udtrykkelige og stiltiende aftaler samt fx ”gentlemen agreements”.

192. Forbuddet i konkurrencelovens § 6 omfatter også vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder samt enhver form for samordnet praksis mellem virksomheder, jf. konkurrencelovens § 6, stk. 3.

193. Begrebet vedtagelse, der heller ikke behøver at være juridisk bindende for sammenslutningens medlemmer, kan efter forarbejderne til konkurrenceloven omfatte vedtægter, beslutninger og henstillinger.⁴⁰

³⁷ Forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3649.

³⁸ Forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3656ff.

³⁹ Forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3653.

⁴⁰ Forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff.

194. Taksatorringens vedtægter, som regulerer foreningens virke, udgør en horisontal aftale mellem medlemsforsikringsselskaberne, da selskaberne konkurrerer med hinanden på samme omsætningstrin.⁴¹

4.3.3 Til formål eller følge at begrænse konkurrencen

195. Konkurrencestyrelsens vurdering af, om aftalen har til formål eller følge at begrænse konkurrencen, skal ske på grundlag af en objektiv vurdering af aftalens indhold i lyset af den retlige og økonomiske sammenhæng, hvori aftalen indgår.⁴²

Har Taksatorringens vedtægter til formål at begrænse konkurrencen?

196. Det fremgår af Kommissionens meddelelse om retningslinjer for anvendelsen af EF-traktatens artikel 81, stk. 3, at vurderingen af, om en aftale har et konkurrencebegrænsende formål eller ej, må foretages på grundlag af flere forskellige faktorer. Disse faktorer omfatter navnlig aftalens indhold og dens objektive formål, ligesom det kan være nødvendigt at se på, hvilken sammenhæng aftalen gælder eller skal gælde i samt parternes faktiske adfærd på markedet.⁴³

197. En aftale har til formål at begrænse konkurrencen, hvis den indeholder åbenbare begrænsninger af konkurrencen (såkaldt "hard core" begrænsninger). Horisontale aftaler om prisfastsættelse, begrænsning af produktionen eller opdeling af markeder eller kunder anses for at have til formål at begrænse konkurrencen.⁴⁴ Taksatorringens medlemmer er i henhold til vedtægternes § 5 forpligtet til overalt i Danmark at lade deres skader på motor-køretøjer opgøre af organisationen. Imidlertid kan medlemmerne udtræde med 6 måneders varsel, og bestemmelsen vurderes derfor ikke at have som sit objektive formål at begrænse konkurrencen, idet den ikke fastsætter priser, begrænser produktion eller opdeler markeder eller kunder.

198. Bestemmelsen i § 5 i Taksatorringens vedtægter vurderes på den baggrund ikke at have til formål at begrænse konkurrencen.

199. Det er ligeledes Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen ikke på andre måder har til formål at begrænse konkurrencen. Det skyldes, at deltagerne selv fastsætter pris og vilkår for de forsikringer de sælger, og at samarbejdet heller ikke opdeler markeder eller kunder mellem medlemmerne. Det forhold, at deltagerne, som er konkurrenter, går

⁴¹ EF-Domstolen dom om Établissements Consten S.à.r.l. og Grundig-Verkaufs-GmbH mod Kommissionen af 13. juli 1966, forenede sager 56 og 58/64.

⁴² Se fx EF-Domstolens afgørelse i sag 45/85, Verband der Sachversicherer.

⁴³ Kommissionens meddelelse om retningslinjer for anvendelsen af EF-Traktatens artikel 81, stk. 3, EUT C 101 af 27.4.2004, s. 97-118.

⁴⁴ Konkurrenceloven med kommentarer af Kirsten Levinsen, 2. udgave, 1. oplag, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2001, s. 163.

sammen om fælles produktion og indkøb, har objektivt set ikke til formål at begrænse konkurrencen.

Har Taksatorringens vedtægter til følge at begrænse konkurrencen?

200. Aftaler, der ikke har et konkurrencebegrænsende formål, omfattes alligevel af forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, hvis det er sandsynligt, at konkurrencen faktisk er eller vil blive begrænset som følge af aftalen. Der skal tages hensyn til både den aktuelle og den potentielle konkurrence, og konkurrencen skal forstås inden for de rammer, hvor den ville udfolde sig, hvis den pågældende aftale eller et vilkår heri ikke fandtes. Med aftalen skal konkurrencen udspille sig anderledes negativt i forhold til, hvis aftalen ikke havde været der.

201. På markedet for motorkøretøjsforsikringer ensretter samarbejdet i Taksatorringen en væsentlig del af medlemsselskabernes omkostninger ved at producere motorkøretøjsforsikringer. Det skal i det følgende vurderes, hvilken følge ensretningen af omkostningerne har på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

202. Det fremgår af Kommissionens meddelelse om horisontale aftaler,⁴⁵ at:

”83. Hovedårsagen til de konkurrencemæssige problemer, der kan opstå i forbindelse med produktionsaftaler, er samordningen af parternes konkurrencemæssige adfærd som leverandører. Denne type konkurrencemæssige problemer opstår, når samarbejdspartenerne er faktiske eller potentielle konkurrenter på mindst et af disse relevante markeder, dvs. på de markeder, der berøres direkte af samarbejdet og/eller på de eventuelle ”spillover”-markeder.

84. At parterne er konkurrenter betyder ikke automatisk, at de samordner deres adfærd. Desuden skal parterne normalt samarbejde om en væsentlig del af deres aktiviteter for at opnå en særdeles ensartet omkostningsstruktur. Jo mere ensartede omkostningsstrukturerne er, jo større er mulighederne for en begrænsning af priskonkurrencen, især når det gælder ensartede produkter.”

203. Samarbejder mellem konkurrenter, kan således være konkurrencebegrænsende, når virksomhedernes samarbejde vedrører en væsentlig del af deres aktiviteter, idet de herved opnår en ensartet omkostningsstruktur, som ensretter aftaledeltagernes priser – særligt når der er tale om ensartede produkter.

⁴⁵ Kommissionens meddelelse om retningslinjer for anvendelsen af EF-traktatens artikel 81 på horisontale samarbejdsaftaler, EFT C 3 af 6.1.2001, s. 2-30.

204. Kommissionens beslutning vedrørende *National Sulphuric Acid Association*⁴⁶ vedrørte konkurrerende selskabers fælles indkøb, hvorved deltagerne – i det omfang de var pålagt eksklusivforpligtelser – blev afskåret fra at købe individuelt og derved fra at opnå en prismæssig fordel i forhold til konkurrenterne, hvorved prissætningen i det efterfølgende led blev normeret.

205. I *National Sulphuric Acid Association*⁴⁷ havde en virksomhedssammenslutning bestående af alle større britiske og irske producenter af svovlsyre, med en samlet svovlsyreproduktion på 96 pct. af den totale produktionskapacitet, etableret en indkøbscentral for køb af svovl til alle sammenslutningens medlemmer. Svovl udgjorde det vigtigste råmateriale til fremstilling af svovlsyre. Hvert medlem var forpligtet til at dække mindst 25 pct. af sit samlede svovlbehov i et kalenderår ved køb gennem indkøbscentralen. Kommissionen fandt, at indkøbscentralen havde til følge at begrænse konkurrencen mellem indkøbscentralens medlemmer. Det skyldtes, at indkøbscentralens medlemmer hindredes i at konkurrere med andre medlemmer af indkøbscentralen ved at forhandle med andre leverandører om at opnå betingelser, der var bedre end dem, indkøbscentralen tilbød. Dette var af særlig betydning, henset til at råmaterialet (svovl) udgjorde ca. 80 pct. af de samlede produktionsomkostninger for svovlsyre. De konkurrerende producenter opnåede dermed en ensartet omkostningsprofil med prisuniformerende følger i det efterfølgende omsætningsled. Da svovlsyre var et standardprodukt uden nævneværdige produktifferentieringsmuligheder, var prisen eneste reelle konkurrenceparameter.

206. Taksatorringens medlemmer er (som tidligere nævnt) forpligtet til overalt i Danmark at lade alle deres skader på motorkøretøjer opgøre af foreningen, jf. vedtægternes § 5.

207. En sådan bestemmelse om eksklusivitet begrænser medlemmernes handlefrihed og kan medføre konkurrencemæssige betænkeligheder, hvis den er aftalt mellem konkurrenter, og hvis disse konkurrenter har en vis markedsstyrke.

208. I denne sag indgår bestemmelsen om eksklusivitet i Taksatorringens vedtægter, der gælder for foreningens medlemmer, som består af motorkøretøjsforsikringsselskaber. Disse forsikringsselskaber er konkurrenter på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

209. Bestemmelsen om eksklusivitet medfører, at medlemselskaberne ikke kan vælge at lade en del af deres skadesopgørelser foretage af med-

⁴⁶ Kommissionens beslutning af 9. juli 1980 i sag IV/27.958, *National Sulphuric Acid Association*.

⁴⁷ *Ibid.*

lemsselskabet selv eller af andre selskaber, ligesom andre selskaber ikke kan tilbyde medlemsselskaberne disse ydelser.

210. Taksatorringens vedtægter indebærer to former for horisontalt samarbejde. Det drejer sig om et samarbejde om produktion af skadesopgørelser og et samarbejde om indkøb af reparationsydelser hos autoværkstederne.

211. På markedet for skadesopgørelse, hvor samarbejdet om produktion af skadesopgørelser finder sted, bliver Taksatorringens medlemmers omkostninger til produktion af skadesopgørelser ensrettet ved at medlemsselskaberne kender hinandens omkostninger til skadesopgørelse.

212. På markedet for autoreparationer og -service, hvor samarbejdet står for indkøb af reparationsydelser bliver Taksatorringens medlemmers omkostninger til indkøb i forhold til autoværkstederne ligeledes ensrettet. Ensretningen sker ved, at medlemmerne kan forudsige hinandens omkostninger ved at sammenligne med deres egne omkostninger. Det skyldes, at Taksatorringen forhandler den samme indkøbspris uden hensyn til hvilket medlemsselskab, de forhandler på vegne af.

213. Medlemsselskaberne er forpligtet til at lade deres skader på motorkøretøjer opgøre af Taksatorringen. Alle medlemsselskaber betaler det samme for takseringsydelsen, ligesom de kan forudsige hinandens omkostninger til indkøb af autoreparationer, hvilket medfører, at disse omkostninger ensrettes. Konkurrencestyrelsens beregning⁴⁸ viser, at [60-70] pct. af medlemmernes omkostninger ensrettes. Hertil skal lægges den ensretning af omkostninger, som de lovbestemte personskadeerstatninger medfører, som bringer den samlede ensretning op på [70-80] pct. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at ensretningen af en væsentlig del af medlemmernes omkostninger uvægerligt vil give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem medlemmerne af Taksatorringen.

214. Sagen *National Sulphuric Acid Association* omhandlede som nævnt ovenfor ligeledes konkurrerende selskabers fælles indkøb. I denne sag er der ligeledes tale om deltagere, der som følge af eksklusivbestemmelsen afskæres fra at købe individuelt og derved fra at opnå fordele i forhold til konkurrenterne.

215. I *National Sulphuric Acid Association* var medlemmerne forpligtet til at købe mindst 25 pct. af deres samlede svovlbehov gennem indkøbscentralen, og svovlbehovet blev opgjort til at udgøre ca. 80 pct. af de samlede produktionsomkostninger for svovlsyre. I denne sag er medlemmerne af Taksatorringen forpligtet til at købe 100 pct. af deres skadesopgørelser gennem Taksatorringen, og disse omkostninger udgør gennemsnitligt [60-70]

⁴⁸ Se tabel 3.

pct. af omkostningerne ved at producere motorkøretøjsforsikringer.⁴⁹ I nærværende sag er den del af omkostningerne, som normeres igennem indkøbssamarbejdet større, fordi Taksatorringens medlemmer skal købe hele deres forbrug af skadesopgørelser og autoreparationer i modsætning til National Sulphuric Acid Association, hvor medlemmerne kun skulle købe 25 pct. af deres forbrug af svovl igennem indkøbssamarbejdet. Indkøbssamarbejdet i Taksatorringen angår dog en mindre del af det samlede marked.

216. Taksatorringens medlemmers resterende omkostninger er omkostninger til bl.a. løn og husleje.

217. Ensretningen af omkostningerne vil uvægerligt begrænse priskonkurrencen på motorkøretøjsforsikringsmarkedet. Denne begrænsning af priskonkurrencen medfører imidlertid ikke, at der ikke kan og vil være forskelle i forsikringspræmierne hos de forsikringsselskaber, der er medlem af Taksatorringen, hvilket også kan ses af Konkurrencestyrelsens undersøgelse af forsikringspræmierne omtalt i pkt. 73. Det skyldes for det første, at det ikke er samtlige omkostninger, der normeres, men kun en væsentlig del heraf. For det andet er der forskel på forsikringsselskabernes forretningsmodel. Nogle er ejet af medlemmerne, hvilket medfører, at salget af forsikringerne til medlemmerne ikke skal give overskud, mens andre forsikringsselskaber er privatejede med profitmaksimering som primært mål. For det tredje har forsikringsselskaberne forskellige risikoprofiler, hvilket medfører, at nogle selskaber kan vælge kun at udbyde forsikringer til en bestemt gruppe forsikringstagere med en mere ens og evt. lav risikoprofil, mens andre selskaber optager alle forsikringstagere uden hensyn til alder, erhverv, geografi mv., hvilket også medfører forskelle i forsikringspræmierne hos de forsikringsselskaber, der er medlem af Taksatorringen.

218. På markedet for skadesopgørelse betyder eksklusivbestemmelsen i vedtægternes § 5, at ca. 27 pct. af markedet er forbeholdt Taksatorringen, se tabel 3. Medlemmerne kan ikke vælge at lade en del – fx 20 pct. – af deres skadesopgørelse foretage af andre – herunder heller ikke af dem selv – ligesom andre heller ikke kan tilbyde medlemmernes tilsvarende ydelser. Der er tale om en ”alt eller intet” situation.

219. Medlemmerne kan imidlertid træde ud af Taksatorringen med 6 måneders varsel. Dermed kan vedtægterne ikke siges at afskærme markedet, da en konkurrent/en ny aktør inden for en relativt kort periode på 6 måneder vil kunne etablere sig og erobre kunder fra Taksatorringen. Det er derfor Konkurrencestyrelsens vurdering, at Taksatorringen ikke afskærmer markedet for skadesopgørelse.

220. På markedet for autoreparationer og -service øger vedtægterne medlemmernes indkøbsstyrke over for autoreparationsværkstederne. I stedet for

⁴⁹ *Ibid.*

hver især at skulle forhandle pris med værkstederne, foretager Taksatorringen denne forhandling samlet på medlemmernes vegne. Frem for at forhandle med 27 forskellige selskaber, forhandler værkstederne kun med ét.

221. Det er styrelsens vurdering, at Taksatorringen har en andel på [0-10] pct. af indkøbsmarkedet for reparationsydelser. Af Kommissionens meddelelse om horisontale aftaler⁵⁰ pkt. 130 fremgår det, at det er usandsynligt, at et indkøbssamarbejde, som indkøber mindre end 15 pct. af det samlede udbud på et marked, har en markedsstyrke, som kan medføre negative virkninger på indkøbsmarkedet.

Delkonklusion

222. Det må på den baggrund konkluderes, at bestemmelsen om eksklusivitet indebærer en ensretning af takserings- og skadesudbedringsomkostninger, som medfører, at medlemmerne af Taksatorringen får ensrettet mere end [60-70] pct. af deres omkostninger ved at producere motorkøretøjsforsikringer. Ensretningen af mere end [60-70] pct. af medlemmernes omkostninger vil uvægerligt give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem medlemmerne. Det vurderes på den baggrund at Taksatorringens vedtægter har til følge at begrænse konkurrencen på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

223. På markederne for skadesopgørelse og autoreparationer er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen ikke begrænser konkurrencen. Dette skyldes,

- at samarbejdet om fælles produktion af skadesopgørelser ikke indebærer, at markedet for skadesopgørelse afskærmes, og
- at medlemmerne i TR med en samlet indkøbsandel på [0-10] pct. ikke besidder en sådan indkøbsstyrke på markedet for autoreparationer og -service, at konkurrencen om autoreparationer og -service derved begrænses mærkbart.

4.3.4 Mærkbart

224. Det er en betingelse for anvendelsen af forbuddet i konkurrencelovens § 6, at konkurrencebegrænsningen er mærkbar. Det vil sige, at en konkurrencebegrænsende aftale, samordnet praksis eller vedtagelse skal kunne påvirke konkurrencen på det relevante marked i et vist, kvalificeret omfang.

225. Hvorvidt en konkurrencebegrænsning er mærkbar, beror dels på en kvantitativ og dels på en kvalitativ vurdering.

⁵⁰ Kommissionens meddelelse om retningslinjer for anvendelsen af EF-traktatens artikel 81 på horisontale samarbejdsaftaler, EFT C 3 af 6.1.2001, s. 2-30.

226. Det kvantitative mærkbarhedskrav afhænger af virksomhedernes omsætning og/eller markedsandele, jf. konkurrencelovens § 7, og Kommissionens bagatelmeddelelse.⁵¹

227. Det fremgår af konkurrencelovens § 7, at visse konkurrencebegrænsende aftaler er undtaget fra forbuddet i lovens § 6, hvis de deltagende virksomheder har en samlet årlig omsætning på under 1 mia. kr. og en samlet markedsandel for den pågældende vare eller tjenesteydelse på under 10 pct., eller en samlet årlig omsætning på under 150 mio. kr.⁵²

228. Det fremgår af bekendtgørelsens § 6, at omsætningen i en branche-forening eller i en anden forening, der må ligestilles hermed, beregnes som den samlede omsætning for foreningens medlemmer med tillæg af foreningens egen omsætning. Omsætningen beregnes som de deltagende virksomheders globale omsætning, og ikke kun omsætningen på det relevante produktmarked eller geografiske marked, som den pågældende adfærd vedrører.

229. Selve Taksatorringens omsætning, dvs. salg af taksering til medlemmerne, udgjorde knap [...] kr. ekskl. moms i 2006 og knap [...] kr. i 2007.

230. Taksatorringens medlemmers bruttopræmieindtægter på markedet for motorkøretøjsforsikringer udgjorde 3,2 mia. kr. i 2006, svarende til ca. 26 pct. af markedet. I 2007 udgjorde Taksatorringens medlemmers bruttopræmieindtægter ca. 3,3 mia. kr., svarende til ca. 23 pct. af markedet.

231. På den baggrund lægges det til grund, at Taksatorringen og Taksatorringens medlemmer har en omsætning, der overstiger 1 mia. kr. Allerede som følge heraf er Taksatorringens vedtægter ikke undtaget fra forbuddet i konkurrencelovens § 6 som følge af bagatelgrænsen i konkurrencelovens § 7.

232. Det kvalitative mærkbarhedskrav supplerer det kvantitative mærkbarhedskrav og beror på en helhedsvurdering af den omtvistede aftale eller adfærds betydning for konkurrencen set i den retlige og økonomiske kontekst, hvori aftalen indgår. Den kvalitative mærkbarhed vil bl.a. afhænge af konkurrencebegrænsningens art, herunder om samarbejdet efter sin karakter

⁵¹ Meddelelse fra Kommissionen om aftaler af ringe betydning, der ikke indebærer en mærkbar begrænsning af konkurrencen i henhold til artikel 81, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (bagatelaftaler), EFT C 368 af 22.12.2001, p.13-15.

⁵² Den samlede årlige omsætning i konkurrencelovens § 7, stk. 1, skal i henhold til § 1, stk. 1-3, i bekendtgørelse nr. 895 om beregning af omsætning i konkurrenceloven beregnes som summen af de deltagende virksomheders nettoomsætning i sidste regnskabsår i forbindelse med den ordinære drift med fradrag af merværdiafgift og andre afgifter eller skatter, der er direkte forbundet med salget, jf. bekendtgørelse nr. 895 af 21. september 2000 om beregning af omsætning i konkurrenceloven.

har til formål at begrænse konkurrencen, det pågældende markeds særlige kendetegn, om samarbejdet har en særlig stilling på en del af markedet, adgangsbARRIERER til markedet mv.⁵³

233. Bestemmelsen om eksklusivitet i Taksatorringens vedtægter og samarbejdet om produktion af skadesopgørelser og indkøb af autoreparationer indebærer en ensretning af en så stor andel af medlemmernes omkostninger, at det får betydning for medlemsselskabernes ca. 23 pct. af markedet for motorkøretøjsforsikringer. Ensretningen af medlemmernes omkostninger uvægerligt vil give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem medlemmerne. På den baggrund vurderes vedtægterne og det tilknyttede samarbejde, at begrænse konkurrencen på dette marked mærkbart.

4.3.5 Konklusion vedr. konkurrencelovens § 6

234. På baggrund af ovenstående er det Konkurrencestyrelsen vurdering, at Taksatorringens vedtægter har til følge at ensrette medlemsselskabernes omkostninger til produktion af skadesopgørelser og indkøb af autoreparationer. Ensretningen af medlemmernes omkostninger vil uvægerligt give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem medlemmerne. Det vurderes i den forbindelse, at foreningens vedtægter er egnet til mærkbart at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

235. På markederne for skadesopgørelse og autoreparationer er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen ikke begrænser konkurrencen.

4.4 Fritagelse i henhold til konkurrencelovens § 8

236. Efter konkurrencelovens § 8, stk. 1, gælder forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler eller samordnet praksis i konkurrencelovens § 6 ikke, hvis adfærden 1) bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling, 2) sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, 3) ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål, og 4) ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser.

237. De fire betingelser er kumulative og skal derfor alle være opfyldt, for at der kan meddeles en individuel fritagelse. Det er parterne, der har bevisbyrden for, at alle betingelserne i § 8, stk. 1, er opfyldt.

⁵³ Konkurrenceankenævnets kendelse om Møns Bank m.fl. af 2. oktober 2007.

4.4.1 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1

238. Ved vurderingen af om den konkurrencebegrænsende adfærd opfylder § 8, stk. 1, nr. 1, skal der både tages hensyn til den driftsøkonomiske og den samfundsøkonomiske effektivitet – med hovedvægt på sidstnævnte. De samlede effektivitetsgevinster skal opveje aftalens konkurrencebegrænsende virkninger for, at betingelsen i § 8, stk. 1, nr. 1, er opfyldt.

239. Taksatorringen har i anmeldelsen anført, at vedtægterne fortsat opfylder betingelserne for en fritagelse af de grunde, som blev anført i afgørelserne fra 1999 og 2003, og at forudsætningerne for fritagelserne ikke har ændret sig i 2009.

Egen skadesopgørelsesafdeling

240. For at vurdere effektivitetsgevinsterne ved samarbejdet må det vurderes, hvilken virkning det ville få, hvis samarbejdet ikke eksisterede, og de enkelte medlemmer selv skulle drive deres egen skadesopgørelsesafdeling.

241. Den tekniske udvikling har siden 2004 øget udbredelsen af fototaksering. Konkurrencestyrelsen har undersøgt, om Taksatorringens medlemmer selv kan foretage deres skadesopgørelse igennem fototaksering. Undersøgelsen viste, at forsikringssekskabernes brug af fototaksering siden 2004 udgør en stadig større andel af skadesopgørelserne.⁵⁴ Andelen af fototaksering er steget i perioden fra 2004 til i dag, men fototaksering kan ikke erstatte fysisk taksation, jf. pkt. 163. Det er derfor i det følgende lagt til grund, at fototaksation og fysisk taksation er et integreret produkt.

242. Taksatorringen har estimeret, hvad det ville koste de enkelte selskaber at drive deres egne skadesopgørelsesafdelinger. Estimatet er baseret på et efter Konkurrencestyrelsens vurdering forsigtigt skøn over, hvor mange taksatorer det enkelte selskab vil have brug for og disse taksatorers effektivitet. Effektivitetsfordelen er ifølge Taksatorringen mindst [...] kr., hvilket svarer til [20-30] pct. af Taksatorringens omkostninger. På baggrund af Taksatorringens estimerede effektivitetsfordele er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at det er overvejende sandsynligt, at Taksatorringens små medlemmer ikke rentabelt ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling. Det skyldes, at det kræver en ”kritisk masse” af skader, for at det er rentabelt at drive egen skadesopgørelsesafdeling, som kan varetage skadesopgørelsen med den nødvendige kvalitet og hastighed, jf. pkt. 162 og 165 nedenfor.

243. Der findes dog mellemstore selskaber, som driver deres egen skadesopgørelsesafdeling, fx Alka, som har en andel på ca. 3 pct. af motorkøretøjsforsikringsmarkedet. De fleste af Taksatorringens medlemmer er mindre end Alka, og det vil næppe være muligt for disse at drive deres eget taksation

⁵⁴ Se tabel 2.

torkorps. Alm. Brand og Lærerstandens Brandforsikring, som begge er medlemmer af Taksatorringen, er større end Alka, og det er derfor Konkurrencestyrelsens vurdering, at disse ville være i stand til at drive deres egen skadesopgørelsesafdeling. Samlet bidrager disse dog til, at Taksatorringen har en sagsmængde, som ligner de store forsikringsselskabers, og de er derfor med til at sikre, at Taksatorringen kan levere effektivitetsfordele, som sætter de små forsikringsselskaber i stand til at konkurrere med de store forsikringsselskaber.

244. Det må samlet set konkluderes, at langt de fleste af Taksatorringens medlemmer på trods af den tekniske udvikling, ikke ville kunne drive deres egen skadesopgørelsesafdeling rentabelt, og at de medlemmer, som ville kunne drive deres egen afdeling, er afgørende for opnåelsen af de stordriftsfordele, som skaber samarbejdets effektivitetsgevinster.

Stordriftsfordele

245. Samarbejdet i Taksatorringen indebærer, at medlemmerne ikke hver især behøver at etablere deres egen, evt. landsdækkende, skadesopgørelsesafdeling. Taksatorringens estimat for effektivitetsfordelene viser, at det sandsynligvis vil være meget omkostningsfuldt for de fleste af Taksatorringens medlemmer at etablere deres egen skadesopgørelsesafdeling.

246. Den økonomiske stordriftsfordel indebærer, at medlemmerne på dette punkt får mulighed for at konkurrere på lige vilkår med de store selskaber. Omkostningsbesparelser, som skyldes stordriftsfordele, kan ifølge Kommissionens retningslinjer udgøre effektivitetsgevinster i form af større variation i produktudbuddet, som øger konkurrencepresset.

247. Taksatorringen har yderligere anført, at samarbejdet medfører konkrete effektivitetsfordele, når medlemmernes skademasse sammenlægges, og Taksatorringens medarbejdere derved opnår væsentligt større erfaringer med skadesopgørelse, end det enkelte selskab ville opnå alene. Den store takseringsmasse giver et stabilt sagsflow for den enkelte medarbejderne i Taksatorringen, hvilket medfører, at medarbejderne opnår en større erfaring og specialisering. I små forsikringsselskaber med et mere ujævnt sagsflow vil den enkelte taksator ikke have samme mulighed for stabilt og løbende, at vedligeholde deres faglige viden. I perioder vil mindre selskaber således næsten ingen takseringer foretage og i andre perioder, vil de skulle foretage flere end de kan overkomme.

248. Det stabile sagsflow giver igennem medarbejdernes erfaring også foreningen en større erfaring og specialisering, således at foreningen kan gennemføre takseringerne hurtigere og bedre, end det enkelte selskab selv ville kunne og med mindskede omkostninger til følge.

249. En indikator for at samarbejdet i Taksatorringen skaber stordriftsfordele for medlemmerne er, at selv de medlemmer, som må antages, at kunne drive en skadesopgørelsesafdeling alene ikke har trukket sig ud af samarbejdet.

Adgangsbarrierer

250. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at det for små forsikringselskaber vil være forbundet med så betydelige omkostninger at etablere deres egen skadesopgørelsesafdeling, at det er usikkert, hvorvidt det vil være rentabelt for disse fortsat at sælge motorkøretøjsforsikringer. Taksatorringen optager som udgangspunkt ethvert nyt selskab, som opfylder betingelserne for optagelse i foreningen. Samarbejdet i Taksatorringen sænker således den økonomiske adgangsbarriere ved at sænke omkostningerne for små selskabers indtræden på forsikringsmarkedet, hvilket skaber større variation i udbuddet af motorkøretøjsforsikringer. En større variation i produktudbuddet er ifølge retningslinierne for anvendelsen af artikel 81, stk. 3 en effektivitetsgevinst.

Indkøbsstyrke

251. Samarbejdet i Taksatorringen udgør som beskrevet ovenfor både et produktionssamarbejde og et indkøbssamarbejde. Det fremgår af Kommissionens retningslinjer for horisontale samarbejdsaftaler pkt. 116, at indkøbssamarbejder, der indgås mellem små og mellemstore virksomheder, har til formål at opnå de samme mængder og rabatter som deres større konkurrenter. Disse aftaler er normalt konkurrencefremmende, idet de skaber et nedadgående prispres i forhold til leverandørerne, og derved skaber stordriftsfordele for aftaleparterne. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen skaber en indkøbsstyrke, som skaber stordriftsfordele for medlemmerne og tvinger leverandørerne til at optimere deres produktion.

Sammenfatning ad konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1

252. Samlet set vurderes det, at samarbejdet i Taksatorringen medfører effektivitetsgevinster i form af et øget antal leverandører og et mere varieret udbud på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Ved vurderingen er der lagt vægt på følgende momenter:

- De økonomiske stordriftsfordele ved den fælles produktion af skadesopgørelser indebærer en mere optimal samfundsmæssig ressourceanvendelse.
- De lavere adgangsbarrierer til motorkøretøjsforsikringsmarkedet, lægger et indirekte konkurrencepres på konkurrenter, hvilket fremmer konkurrencen.

- Indkøbsstyrken sikrer medlemmerne af Taksatorringen de samme stor-driftsfordele som større konkurrenter i form af mængder og rabatter, fremmer konkurrencen på markedet for motorkøretøjsforsikringer og tvinger leverandørerne til at optimere deres produktion.

253. Samlet vurderes det, at betingelsen i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 1, er opfyldt.

4.4.2 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2

254. Som argument for at § 8, stk. 1, nr. 2, er opfyldt, anfører Taksatorringen i anmeldelsen, at Konkurrencerådet i sin fritagelse fra 1999 og Konkurrencestyrelsen i sin afgørelse fra 2003 antog, at konkurrencepresset på markedet for motorkøretøjsforsikringer ville medvirke til at sikre priskonkurrencen på dette marked, og at forbrugerne derved ville opnå en rimelig andel af gevinsterne ved samarbejdet i form af lavere forsikringspræmier, et bredere udbud og flere valgmuligheder.

255. Flere af Taksatorringens medlemmer er selskaber, der kun forsikrer bestemte grupper forsikringstagere med en mere ens risikoprofil end den bredere befolkning (nicheselskaber), fx lærere eller sygeplejersker, eller kun forsikrer inden for et bestemt geografisk område. Det gør det muligt for disse selskaber at skræddersy særlige forsikringer til disse grupper eller foretage en mere enkel og præcis risikovurdering.

256. Da det som beskrevet punkt 163 fortsat er nødvendigt for et forsikringsselskab at have adgang til et fysisk taksatorkorps for at udbyde motorkøretøjsforsikring, letter Taksatorringens medlemmers mulighed for at udbyde motorkøretøjsforsikringer. Taksatorringen er på den baggrund med til at øge forbrugernes valgmulighed mellem forskellige forsikringsselskaber og produkter på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Flere udbydere, der konkurrerer med hinanden, vil indebære et større konkurrencepres og en del af gevinsterne herved vil tilfalde forbrugerne.

Sammenfatning ad konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2

257. Samlet er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen sikrer forbrugerne en rimelig andel af de effektivitetsgevinster som samarbejdet medfører, især i form af en større variation i produktudbudet.

258. Betingelsen i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 2, anses derfor for at være opfyldt.

4.4.3 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3

259. Taksatorringen anfører i anmeldelsen, at betingelserne for en individuel fritagelse fortsat er til stede, fordi vedtægternes opsigelsesvarsel fortsat er seks måneder, og fordi vedtægterne ikke begrænser forsikringsselskabernes frihed til selv at fastsætte deres præmiestørrelser eller forsikringsbetingelserne i øvrigt. Vedtægterne er ikke ændret væsentligt siden afgørelserne i 1999 og 2003.

260. Det blev i Konkurrencerådets fritagelse fra 1999 diskuteret, hvorvidt eksklusivbestemmelsen i vedtægternes § 5 var nødvendig for at opnå samarbejdets gunstige virkninger, særligt henset til det lange opsigelsesvarsel, som var gældende på daværende tidspunkt (ni måneder til udgangen af et kalenderår). Konkurrencerådet vurderede, at vedtægterne ikke pålagde medlemsselskaberne begrænsninger, som var unødvendige for at opnå effektivitetsfordelene, hvis opsigelsesvarslet blev forkortet til seks løbende måneder, idet det var vurderingen, at Taksatorringen med denne frist ville kunne tilpasse sin taksatorkapacitet og foretage dispositioner af personalemæssig karakter mv., som et eller flere selskabers udtræden måtte nødvendiggøre. Opsigelsesvarslet på seks måneder blev fastsat som vilkår for fritagelsen.

261. I lyset af den stigende betydning af fototaksering i perioden siden den oprindelige fritagelse i 1999 og forlængelsen i 2003 har Konkurrencestyrelsen foretaget en vurdering af, om vedtægternes eksklusivbestemmelse i § 5 stadig er nødvendig for samarbejdet.

262. Taksatorringen har i forbindelse med nærværende anmeldelse redegjort for nødvendigheden af at fastholde eksklusiviteten i vedtægternes § 5, navnlig for så vidt angår fototaksering. Taksatorringen anfører bl.a., at en ændring i vedtægternes § 5 vil forstyrre sagsflowet og kvaliteten i skadesbehandlingen i en sådan grad, at det vil øge omkostningerne og være til ulempe for foreningens medlemmer og i sidste ende for forsikringskunderne.

263. Ifølge Taksatorringen benyttes fysisk taksering (modsat fototaksering) [...]

264. Et konkurrerende forsikringsselskab har oplyst, at det i princippet hverken teknisk eller økonomisk ville være umuligt at adskille fototaksering fra fysisk taksering, fx med henblik på at lade forskellige selskaber foretage de to typer taksering. Forsikringsselskabet opererer dog selv med en integreret afdeling, som både varetager fysisk taksering og fototaksering. Endvidere oplyser selskabet, at det alene sælger den integrerede skadesopgørelse til andre forsikringsselskaber, samt at det kan være vanskeligt at opretholde et tilstrækkeligt opdateret takseringskorps for et forsikringsselskab, der alene foretager fototaksering, idet den enkelte taksator bl.a. holder sig fagligt opdateret gennem deltagelse i fysisk taksering.

265. På den baggrund er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at eksklusivbestemmelsen i vedtægternes § 5 ikke går længere end nødvendigt til sikring af stordriftsfordelene ved samarbejdet.

266. Ifølge Kommissionens retningslinjer⁵⁵ skal effektivitetsgevinsterne være specifikke for aftalen i den forstand, at der ikke findes nogen anden økonomisk gennemførlig og mindre konkurrencebegrænsende måde at opnå gevinsterne på. Et muligt alternativ til samarbejdet er, at medlemmerne i stedet for at købe deres skadesopgørelse hos Taksatorringen kunne købe den hos de store forsikringsselskaber.

267. I Konkurrencestyrelsens undersøgelse af skadesopgørelsesmarkedet er det undersøgt, i hvilket omfang de store forsikringsselskaber sælger skadesopgørelser til mindre forsikringsselskaber, se afsnit 3.3.2. I undersøgelsen svarede to af forsikringsselskaberne, at de vil sælge skadesopgørelse til mindre forsikringsselskaber i et større omfang, hvis det var rentabelt for dem.

268. Taksatorringen har anført, at medlemmerne ikke anser indkøb af skadesopgørelse hos de store selskaber for at være et alternativ til Taksatorringen, og der er da også kun ganske få forsikringsselskaber, der køber af andre end foreningen. Ifølge Taksatorringen skyldes det bl.a., at flere af deres medlemmer anser de oplysninger (kundens navn, adresse, telefonnummer, bilmodel, etc.), som foreningen får adgang til, som fortrolige oplysninger, de ikke ønsker at dele med konkurrenter. De vil derfor ikke købe skadesopgørelse af ”de store”, fordi de frygter, at de vil kunne bruge oplysningerne til at markedsføre sig selv over for kunden. Det skal bemærkes, at kunderne i forbindelse med en skade har mulighed for at skifte forsikringsselskab uden hensyn til det normale opsigelsesvarsel, hvorfor selskaberne er særligt udsatte for kundetab i disse situationer.

269. Samtidig fremgår det af Konkurrencestyrelsens undersøgelse (se tabel 1), at Taksatorringens pris på salg af skadesopgørelse i 2007 ligger ca. [...] kr. lavere end det billigste af de store selskaber og ca. [...] kr. billigere end det dyreste.⁵⁶ Det må på den baggrund konkluderes, at Taksatorringens medlemmer opnår omkostningsbesparelser i forhold til at købe deres skadesopgørelse af de store selskaber. Dette taler også imod, at de store selskaber kan tilbyde et konkurrencedygtigt produkt som alternativ til Taksatorringen.

⁵⁵ Kommissionens meddelelse om Retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3, pkt. 75. EUT C 101 af 27.4.2004, s. 97.

⁵⁶ Denne forskel beror bl.a. på at Taksatorringen ikke skal tjene på skadesopgørelsen, men er en non-profit virksomhed.

270. Det er på den baggrund Konkurrencestyrelsens vurdering, at indkøb af skadesopgørelse hos de store forsikringsselskaber ikke vil være et lige så attraktivt for medlemmerne som at købe hos Taksatorringen.

271. Samlet må det derfor konkluderes, at vedtægterne ikke går længere end nødvendigt, specielt henset til at eksklusivbestemmelsen sikrer sagsflowet og skademassen, og at medlemmerne kan udtræde af Taksatorringen med 6 måneders varsel. Samtidig indebærer samarbejdet ikke begrænsninger i forsikringsselskabernes frihed til selv at fastsætte præmiestørrelse og forsikringsbetingelser.

272. Betingelsen i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 3, anses derfor for at være opfyldt.

4.4.4 Konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4

273. Taksatorringen anfører i anmeldelsen, at betingelserne for fritagelserne i 1999 og 2003 fortsat er til stede, og at betingelsen i konkurrencelovens § 8, stk. 1 nr. 4, fortsat er opfyldt, fordi Taksatorringens størrelse på markedet for motorkøretøjsforsikringer er uændret, dvs. mellem 20-25 pct.

274. Konkurrencestyrelsens undersøgelse viser, at Taksatorringens medlemmers samlede markedsandel er ca. 23 pct. på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Ifølge pkt. 36 i Kommissionens meddelelse om horisontale aftaler er betingelsen i artikel 81, stk. 3 (og konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4) opfyldt, hvis ingen af virksomhederne indtager eller som følge af den horisontale aftale kommer til at indtage en dominerende stilling og dermed ikke udelukker konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende produkter.

275. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet ikke indebærer, at Taksatorringens medlemmer samlet set har en dominerende stilling, og at konkurrencen for en væsentlig del af motorkøretøjsforsikringsmarkedet ikke udelukkes.

276. Betingelsen i konkurrencelovens § 8, stk. 1, nr. 4, anses derfor for at være opfyldt.

4.4.5 Delkonklusion vedr. konkurrencelovens § 8

277. Taksatorringens vedtægter kan fritages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 8, idet samarbejdet medfører en række effektivitetsfordele i form af stordriftsfordele, som samlet sænker adgangsbarriererne til markedet for motorkøretøjsforsikringer.

278. Taksatorringen er med til at give små motorkøretøjsforsikringsselskaber mulighed for at udbyde motorkøretøjsforsikringer i Danmark. Her-

ved får forbrugerne en større variation i udbuddet på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Et større udbud af forsikringselskaber, der udbyder motorkøretøjsforsikringer, medfører et større konkurrencepres til gavn for forbrugerne.

279. Medlemskab af Taksatorringen medfører endvidere ikke unødvendige begrænsninger for medlemmerne. Et medlem kan opsige sit medlemskab med 6 måneders varsel, hvilket medfører, at eksklusivitetsbestemmelsen i vedtægternes § 5 ikke unødvendigt begrænser medlemmets muligheder for selv at foretage taksering og prisforhandling eller at købe ydelsen af et andet selskab.

280. Endelig omfatter samarbejdet i Taksatorringen alene ca. 1/4 af markedet for motorkøretøjsforsikringer, hvorfor Taksatorringen ikke udelukker konkurrencen på dette marked.

5. Konklusion

281. Det vurderes samlet, at Taksatorringens vedtægter har til følge at begrænse konkurrencen på markedet for motorkøretøjsforsikringer.

282. Taksatorringens vedtægter ensretter medlemsselskabernes produktion af skadesopgørelser og indkøb i forhold til autoværkstederne. Herved får medlemmerne ensrettet en væsentlig del af deres omkostninger. Ensretningen af medlemmernes omkostninger vil uvægerligt give sig udslag i en begrænsning af priskonkurrencen mellem medlemmerne. Det vurderes i den forbindelse, at foreningens vedtægter er egnet til mærkbart at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

283. Taksatorringens vedtægter er derfor omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1.

284. Taksatorringens vedtægter kan imidlertid fritages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 8, idet samarbejdet medfører en række effektivitetsfordele i form af stordriftsfordele, som samlet sænker adgangsbarriererne til markedet for motorkøretøjsforsikringer.

285. Taksatorringen er således med til at give små motorkøretøjsforsikringsselskaber mulighed for at udbyde motorkøretøjsforsikringer i Danmark. Herved får forbrugerne en større variation i udbuddet på markedet for motorkøretøjsforsikringer. Et større udbud af forsikringsselskaber, der udbyder motorkøretøjsforsikringer, medfører et større konkurrencepres til gavn for forbrugerne.

286. Medlemskab af Taksatorringen medfører endvidere ikke unødvendige begrænsninger for medlemmerne. Et medlem kan således opsiges sit medlemskab med 6 måneders varsel, hvilket medfører, at eksklusivitetsbestemelsen i vedtægternes § 5 ikke unødvendigt begrænser medlemmets muligheder for selv at foretage taksering og prisforhandling eller at købe ydelsen af et andet selskab.

287. Endelig omfatter samarbejdet i Taksatorringen alene ca. 1/4 af markedet for motorkøretøjsforsikringer, hvorfor Taksatorringen ikke udelukker konkurrencen på dette marked.

288. På markederne for skadesopgørelse og autoreparationer er det Konkurrencestyrelsens vurdering, at samarbejdet i Taksatorringen ikke begrænser konkurrencen.

289. Det meddeles Takatorringen,

- at foreningens vedtægter, som senest ændret den 8. maj 2007, fortsat er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i kon-

kurrencelovens § 6, hvorfor der ikke kan meddeles foreningen erklæring om ikke-indgreb i henhold til konkurrencelovens § 9, og

- at foreningen fortsat opfylder betingelserne for i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1, at få meddelt en fritagelse af foreningens vedtægter fra forbuddet i konkurrencelovens § 6.

290. Fritagelsen gives for en periode på 5 år med virkning fra den 29. april 2009 til og med den 28. april 2014.