



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Miðvikudagur, 14. janúar 2015

Ákvörðun nr. 1/2015

## Beiðni um undanþágu fyrir starfrækslu CABAS tjónamatskerfis

### I.

#### Erindið og málsmeðferð

Með bréfi frá Landslögum, f.h. váttryggingafélaganna Váttryggingafélags Íslands hf. (VÍS), Sjóvár-Almennra trygginga hf. (Sjóvá), Tryggingamiðstöðvarinnar hf. (TM), Varðar trygginga hf. (Vörður) og Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi (ABÍ), dags. 30. apríl 2014, var óskað eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 fyrir starfrækslu svokallaðs CABAS tjónamatskerfis, til mats á tjónum ökutækja eftir árekstra. Verður framvegis vísað til framangreindra félaga sem „undanþáguaðila“.

Í undanþágubeiðninni kemur fram að kerfið byggi á því að allir verkþættir viðgerðar séu mældir til eininga. Þannig sé kerfið reiknikerfi sem notað er til að meta fjölda áætlaðra vinnustunda við viðgerð ökutækja sem hafa orðið fyrir tjóni. Meginþættir kerfisins séu tímamælingar við viðgerðir, tímamælingar við málun, yfirlit yfir varahluti og samlagningarkerfi. Verkþættir séu metnir til tiltekins fjölda eininga í kerfinu en hvert váttryggingafélag og rétttingaverkstæði semji sín í milli um verð fyrir hverja einingu. Verð fyrir hverja einingu við málningu og viðgerðir sé því samningsatriði milli verkstæðis og tryggingafélags. Í undanþágubeiðninni er því lýst þannig að eigandi bifreiðar fer með bifreiðina beint á rétttingaverkstæði og viðgerðartilboð fer frá rétttingarverkstæði ásamt myndum af tjóninu til hlutaðeigandi váttryggingafélags. Tjónaskoðunarmenn félagsins yfirfara síðan myndir og tilboðið frá verkstæðinu. Ef allir þættir tilboðsins eru fullnægjandi að mati tjónaskoðunarmanna er það samþykkt en það er síðan grundvöllur viðgerðar verkstæðis á kostnað váttryggingarfélagsins.

Forsaga málsins er sú að Samband Íslenskra tryggingafélaga (SÍT) f.h. aðildarfélaga sinna gerði samning við Consulting AB (CAB) í Svíþjóð, um mitt ár 2000, um heimild til reksturs CABAS tjónamatskerfis hér á landi. Í undanfara þess samnings, í ársbyrjun 2000, gerði SÍT auk þess tvo samninga við Bílgreinasambandið (BGS), annars vegar um aðkomu innflytjenda bílavarahluta að upplýsingamiðlun varahluta inn í kerfið og hins vegar um aðkomu rétttingaverkstæða en SÍT f.h. bifreiðatryggingafélaganna lofaði verkstæðunum sem notuðu kerfið í samstarfi við félögin endurgjaldslausri notkun á kerfinu.

Í lok árs 2006 rann SÍT inn í Samtök fjármálafyrirtækja (SFF) og var CABAS kerfið þá flutt yfir til Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi sf. (ABÍ), að fengnu samþykki eiganda þess. ABÍ hefur lögbundnu hlutverki að gegna, sem íslensk tjónsuppgjörsmiðstöð og upplýsingamiðstöð, sbr. 94. gr. a og 94. gr. b. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. einnig



reglugerð um lögmæltar ökutækjatrýggingar nr. 424/2008. Að sögn undanþáguaðila var í samræmi við það talið eðlilegt að ABÍ ræki kerfið þar sem öll bifreiðatrýggingafélög með starfsleyfi á Íslandi verða að vera aðilar að ABÍ vegna lögbundinnar starfsemi félagsins.

Í erindinu kemur fram að vegna þróunar og breytinga á CABAS kerfinu hafi samningar þeir sem gerðir voru við Bílgreinasambandið árið 2000 verið endurnýjaðir árið 2008. Segir að samningarnir hafi eftir sem áður tekið til þess hvernig kerfið var notað og hvaða kröfur voru gerðar til notenda kerfisins. Við endurnýjun samninganna hafi jafnframt verið mælt fyrir um svokallaða notkunarnefnd, sem fjalla skyldi um almenna notkun kerfisins, breytingar á kerfinu, samskipti við framleiðanda þess, námskeiðahald og kynningu, sbr. nánar 4. gr. samningsins. Einnig hafi í 5. gr. samningsins verið mælt fyrir um svokallaða ágreiningsnefnd, sem taka skyldi á ágreiningsmálum í tengslum við notkun kerfisins. Að sögn undanþáguaðila geta einstök bifreiðaverkstæði eða einstök váttryggingafélög lagt mál fyrir nefndina til úrlausnar, eða leitað álits hennar um einstök málefni. Þá segir að tekið sé fram í 5. gr. samningsins að nefndin taki ekki afstöðu til ágreinings um verð fyrir einstaka matsþætti.

Þann 16. september 2014 komu forsvarsmenn undanþáguaðila á fund hjá Samkeppniseftirlitinu þar sem farið var nánar yfir erindið. Samkeppniseftirlitið vakti athygli á tilteknum atriðum í erindinu sem ástæða þótti að fara nánar yfir og fá frekari upplýsingar um. Þá voru einnig rædd hugsanleg skilyrði sem Samkeppniseftirlitið gæti sett samstarfinu fengist undanþága veitt. Til viðbótar við þær upplýsingar sem fram komu á umræddum fundi bárust jafnframt frekari upplýsingar með bréfi frá undanþáguaðilum, dags. 7. október 2014. Þar kom m.a. fram að svokölluð „samskiptasíða“ sem starfrækt var í gegnum vefsíðu CABAS kerfisins hafi verið lokað en sú samskiptasíða var vettvangur fyrir samskipti notenda kerfisins á umræddri vefsíðu. Samkeppniseftirlitið hafði á fundi með aðilum þann 16. september gert athugasemdir við umrætt kerfi. Að sögn undanþáguaðila er ætlunin eingöngu sú að nota vefsíðu CABAS kerfisins til að miðla upplýsingum og fróðleik um sjálft kerfið auk niðurstaðna af störfum CABAS nefndanna. Samkeppniseftirlitið hafði einnig á nefndum fundi með undanþáguaðilum vakið máls á starfsemi þeirra nefnda sem starfræktar eru á vegum CABAS kerfisins, þ.e. notkunarnefnd og ágreiningsnefnd. Var óskað eftir upplýsingum um hvernig þær nefndir væru skipaðar og hvað færi þar fram. Í bréfi undanþáguaðila frá 7. október kom fram að undanþáguaðilar þættu hugsanlegt að umræddum nefndum yrði skapaður skýrari rammi heldur en gert er í samkomulagi ABÍ og BGS og með því móti tryggja að hætta á samkeppnisröskun stafaði ekki af starfrækslu nefndanna.

## II.

### Niðurstaða

Í máli þessu óska váttryggingafélögin VÍS, Sjóvá, TM og Vörður ásamt Alþjóðlegum bifreiðatrýggingum á Íslandi (ABÍ), eftir undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga á grundvelli 15. gr. laganna vegna samstarfs þeirra um starfrækslu svokallaðs CABAS tjónamatskerfis á Íslandi.

Samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga er lagt bann við öllum samningum milli fyrirtækja sem hafa það að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni raskað. Í ljósi þess að í samningi þeim sem hér er til skoðunar felst



samstarf VÍS, Sjóvá, TM og Varðar sem eru keppinautar á váttryggingamarkaði verður að taka afstöðu til þess hvort samstarfið fari gegn 10. gr. samkeppnislaga.

Fyrir liggur að gerður hefur verið samningur á milli ABÍ og BGS um starfrækslu CABAS tjónamatskerfis, til mats á tjónum ökutækja eftir árekstra. Snýr samningur ABÍ og BGS að aðkomu og hagnýtingu ABÍ, f.h. bifreiðartryggingafélaga, og BGS á CABAS tjónamatskerfinu. Í samningnum kemur m.a. fram að tilgangur samkomulagsins sé að tryggja hagkvæman rekstur og notkun CABAS tjónamatskerfisins, með fagleg sjónarmið að leiðarljósi. Segir að ætlan samningsaðila sé að slíkt leiði til hagsbóta fyrir bifreiðaeigendur, rekstraraðila bifreiða, bifreiðaverkstæði, bifreiðaumboð og bifreiðatryggingafélög. Þá kemur fram að samkomulagið taki einungis til þess hvernig kerfið sé notað, úrlausn ágreiningsmála og þeirra krafna sem gerðar eru til þeirra sem nota kerfið.

Kemur hér einkum til skoðunar hvort samstarfið geti leitt til skaðlegrar röskunar á samkeppni á viðkomandi mörkuðum. Í því sambandi verður fyrst að skilgreina viðkomandi markaði.

## 1. Markaðir málsins

Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgengdarvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgengdarþjónustu. Hagfræðileg rök leiða því til þess að skoða verður viðkomandi markað út frá a.m.k. tveimur sjónarhornum, annars vegar vöru- eða þjónustumarkaðnum og hins vegar landfræðilega markaðnum.

Með viðkomandi vörumarkaði er átt við markað fyrir allar vörur og þjónustu sem neytendur líta á sem staðgönguvörur eða staðgönguþjónustu vegna eiginleika, verðs og áformaðrar notkunar, sbr. 4. gr. samkeppnislaga. Staðgönguvara eða -þjónusta er vara eða þjónusta sem að fullu eða verulegu leyti getur komið í stað annarrar vöru eða þjónustu.

Til landfræðilegs markaðar telst það svæði þar sem hlutaðeigandi fyrirtæki eru viðriðin framboð og eftirspurn eftir viðkomandi vöru eða þjónustu, þar sem samkeppnisskilyrði eru nægilega lík og sem unnt er að greina frá nærliggjandi svæðum, einkum vegna þess að samkeppnisskilyrði eru greinilega frábrugðin á þeim svæðum.

Að mati Samkeppniseftirlitsins mun samstarfið einkum koma til með að hafa áhrif á eftirfarandi markaði:

- Markaðinn fyrir tjónaviðgerðir á ökutækjum
- Markaðinn fyrir ökutækjatrýggingar

Samkeppniseftirlitið telur ekki þörf á að skilgreina stöðu fyrirtækja sem eiga aðild að samstarfinu á framangreindum mörkuðum. Allt að einu er þó ljóst að aðilar að samstarfinu búa yfir töluverðum styrk á umræddum mörkuðum og minniháttarregla 13. gr. samkeppnislaga á ekki við.

## 2. Áhrif samstarfsins á samkeppni



Í samkeppnisrétti er viðurkennt að samstarfssamningar keppnauta, sem ekki hafa röskun á samkeppni að markmiði, geti leitt af sér jákvæð efnahagsleg áhrif. Þrátt fyrir það er ljóst að slíkir samningar geta einnig haft í för með sér samkeppnisleg vandkvæði. Til að meta hvort það samstarf sem til skoðunar er í máli þessu geti haft slík neikvæð áhrif verður hér einkum að skoða eðli samstarfsins.

Samkeppniseftirlitið telur að einkum þurfi að líta til mögulegra áhrifa samstarfsins á markaðinn fyrir tjónaviðgerðir á ökutækjum.

Með CABAS tjónamatskerfinu er bifreiðaverkstæðum og tryggingarfélögum gert kleift að meta tjón á fólksbílum og minni flutningabílum með staðlaðri reikniaðferð. Í kerfinu hafa allir verkþættir viðgerðar verið mældir til eininga, s.s. varahlutir, viðgerðartími og málun. Af þessu leiðir að með samstarfi í gegnum tjónamatskerfið hafa viðkomandi bifreiðaverkstæði tekið upp samræmt reiknikerfi fyrir tímaútreikninga vegna tjónaviðgerða.

Af framangreindu virtu er það mat Samkeppniseftirlitsins að það samstarf sem hér er til umfjöllunar geti raskað samkeppni með þeim hætti að fari gegn 10. gr. samkeppnislaga. Kemur því til skoðunar hvort samstarfið uppfylli skilyrði 15. gr. samkeppnislaga fyrir undanþágu frá ákvæði 10. gr. laganna.

### **3. Undanþáguheimild 15. gr. samkeppnislaga**

Í erindi undanþáguaðila er þess farið á leit að því samstarfi sem hér hefur verið fjallað um verði veitt undanþága á grundvelli 15. gr. laganna.

Skilyrði þess að Samkeppniseftirlitið geti veitt undanþágu frá bannákvæðum 10. og 12. gr. samkeppnislaga eru talin upp í 15. gr. laganna. Skilyrði slíkrar undanþágu eru að „*samningar, samþykktir, samstilltar aðgerðir eða ákvarðanir skv. 10. og 12. gr.:*

- a. stuðli að bættri framleiðslu eða dreifingu á vöru eða þjónustu eða eflri tæknilegar og efnahagslegar framfarir,*
- b. veiti neytendum sanngjarna hlutdeild í ávinningi sem af þeim hlýst,*
- c. leggi ekki höft á hlutaðeigandi fyrirtæki sem óþörf eru til að settum markmiðum verði náð og*
- d. veiti fyrirtækjunum ekki færi á að koma í veg fyrir samkeppni að því er varðar verulegan hluta framleiðsluvaranna eða þjónustunnar sem um er að ræða.“*

Öll skilyrði ákvæðisins verða að vera uppfyllt til þess að til greina komi að veita undanþágu samkvæmt því. Í 2. mgr. ákvæðisins kemur fram að hægt er að setja skilyrði fyrir veittum undanþágum.

Að mati undanþáguaðila uppfyllir samstarf þeirra alla fjóra stafliði 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga. Verður þau sjónarmið nú rakin nánar.

Hvað a og b lið 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga varðar kemur eftirfarandi fram.



Að sögn undanþáguaðila er það allra hagar að byggja mat á viðgerðum á stöðluðum upplýsingum um einingar/tíma sem fer í einstaka verkþætti, skv. þeim stöðluðu mælingum sem kerfið byggir á. Segir að kerfið sé að mestu hlutlægt og skipti því ekki máli hvaða verkstæði eða hvaða skoðunarmaður yfirfer skoðun. Þannig stuðli kerfið að auknu jafnræði milli bifreiðatryggingafélaganna og verkstæða, þar sem matskenndum ákvörðunum fækkar verulega, í því ferli sem mat á umfangi tjóns er. Kerfið leiði menn að mestu að því hvers konar viðgerð þarf að framkvæma og hve langur tími fer í viðgerð en að sögn undanþáguaðila eru allar aðgerðir vegna viðkomandi viðgerðar útlistaðar og tímamældar niður á einingar. Að mati undanþáguaðila einfaldar þetta og flýttir öllu matsferlinu sem fer fram milli verkstæðis og váttryggingafélags þar sem allir verkferlar eru hnitmiðaðri. Það leiði til minni faglegs ágreinings milli váttryggingafélags og verkstæðis þar sem grunnur að mati er sá sami. Þá er á því byggt að biðtími eftir svörum milli aðila sé styttri svo að hægt er að hefja viðgerð fyrr sem leiði til skemmri afgreiðslutíma fyrir viðskiptavininn.

Í undanþágubeiðninni segir að ljóst megi vera að fyrirkomulagið styttri ferlið og auðveldi það til muna fyrir neytanda að þurfa ekki að mæta með bíl á einn stað til tjónamats og annan stað til viðgerðar. Auk þess leiði umrætt fyrirkomulag og faglegar úttektir til meiri sanngirni í vinnu en þar sem unnið er eftir huglægum forsendum verkstæða og váttryggingafélaga. Það eigi að skila viðskiptavini rétttri og sanngjarnari vinnu við tjónið á ökutæki hans.

Það er því mat undanþáguaðila að kerfið stuðli að meiri skilvirkni og auknu hagræði fyrir alla sem að því koma, enda almenn ánægja með kerfið meðal notenda þess. Allt framangreint feli í sér minni rekstrarkostnað fyrir váttryggingafélög þar sem tjónamöt eru einfaldari og auðveldari í vinnslu. Að mati undanþáguaðila má ætla að sparnaður hafi náðst í tjónaviðgerðum ökutækja með notkun kerfisins á liðnum árum og ekki óeðlilegt að einstök félög meti það svo, að þrýstingur á hækkun iðgjalda bifreiðatrygginga minnki.

Í undanþágubeiðninni er tekið fram að ABÍ og undanþáguaðilar hafa ávallt afhent samstarfsaðilum sínum kerfið endurgjaldslaust og ekki séu fyrirhugaðar breytingar á því. Þó megi reikna með að aðilar ótengdir félögunum, sem nýti kerfið í dag endurgjaldslaust, verði í náinni framtíð krafðir um hóflegt verð fyrir þá notkun. Í því sambandi eru taldar upp eignaleigur og bílaleigur sem nýta kerfið til að meta ástand ökutækja sinna við notkunarskil.

Hvað skilyrði í c og d lið 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga varðar kemur eftirfarandi fram.

Að sögn undanþáguaðila lúta markmiðin með innleiðingu CABAS kerfisins að því að einfalda tjónamat váttryggingafélaganna, með tilheyrandi hagræðingu fyrir félögin, verkstæðin og viðskiptamenn. Að mati undanþáguaðila er sú leið sem farin er með innleiðingu CABAS-kerfisins hnitmiðuð leið til þess að hafa áhrif til hagræðingar á fyrirkomulag við tjónamat váttryggingafélaganna, enda sú leið sem mörg nágrannaríki hafa valið. Undanþáguaðilar telja umrætt kerfi lang hagfelldustu leiðina að umræddu markmiði um að einfalda tjónamat félaganna en að þeirra mati getur enginn þáttur kerfisins talist óþarfur til þess að settum markmiðum verði náð. Segir að til þess að ná umræddu markmiði sé nauðsynlegt að kerfið taki til tímamælinga við viðgerðir og málun,



yfirlits yfir varahluti og samlagningarkerfi. Því telja undanþáguaðilar að skilyrðum c. liðar 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga sé fullnægt.

Samstarf váttryggingafélaganna í tengslum við CABAS kerfið er að mati undanþáguaðila afmarkað við þessi markmið kerfisins og snýst eingöngu um ákvörðun á umfangi viðgerðar með því að mæla fjölda eininga fyrir tiltekna verkþætti bifreiðaviðgerða og málunar og utanumhald um tiltæka varahluti. Mikilvægt sé að leggja áherslu á að ekkert samstarf sé um verð gagnvart verkstæðum, þ.e.a.s. verð á einingu, heldur byggji allt slíkt á samningum einstakra váttryggingafélaga við einstök verkstæði. Að mati undanþáguaðila hamlar CABAS kerfið hvorki verðsamkeppni milli verkstæðanna gagnvart váttryggingafélögunum, né heldur veitir það félögunum á neinn hátt sameiginlegan kaupendastyrk. Þannig hafi réttingarverkstæðin tækifæri til þess innan kerfisins að bjóða þjónustu sína á grundvelli krafna um gæði og þjónustu, auk svigrúms til verðsamkeppni. Samstarfið gengur því að mati undanþáguaðila á engan hátt lengra en þörf er á til þess að settum markmiðum sé náð.

Í þessu sambandi leggja undanþáguaðilar áherslu á að engin höft séu sett á verkstæði að nýta kerfið. Vilji verkstæði standa utan kerfisins standi það til boða. Ekkert sé í samningum váttryggingafélaganna og verkstæða sem segi að ekki megi nýta önnur kerfi eða engin. Þá er það ítrekað að samstarf undanþáguaðila innan CABAS kerfisins nær ekki til verðs á þjónustu og því hamli kerfið ekki verðsamkeppni á milli verkstæða. Að lokum er sagt frá því hvernig gæta eigi að stöðu nýrra verkstæða. Segir að í samningi ABÍ við BGS um notkun CABAS kerfisins séu sett fram hlutlæg skilyrði fyrir notkun kerfisins, m.a. um faggildingu og þátttöku í námskeiði um notkun kerfisins. Séu það einu skilyrðin fyrir notkun kerfisins að sögn undanþáguaðila.

Í stuttu máli telja undanþáguaðilar að samstarf þeirra einfaldi og flýti öllu matsferli vegna tjóna á ökutækjum sem sé til verulegra hagsbóta fyrir neytendur. Kerfið stuðli þannig að meiri skilvirkni og auknu hagræði fyrir alla sem að því koma. Þá skili kerfið neytandanum rétttri og sanngjarnri vinnu við tjónið á ökutæki hans. Loks er lagt á það áherslu að ekkert samstarf er um verð gagnvart verkstæðum, þ.e.a.s. verð á einingu, heldur byggir allt slíkt á samningum einstakra váttryggingafélaga við einstök verkstæði. Með vísan til framangreinds telja undanþáguaðilar það einsýnt að samstarfið uppfylli skilyrði a.-d. liða 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga.

#### **4. Skilyrði fyrir undanþágu**

Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að megintilgangur CABAS tjónamatskerfisins sé að gera bifreiðarverkstæðum og tryggingarfélögum kleift að meta tjón á ökutækjum á fljótlegan og hlutlægan hátt sem auðveldi þeim að ná samkomulagi um viðgerðarkostnað í hverju tilviki um sig. Ljóst er að sú stöðlun sem kerfið hefur í för með sér getur sparað umtalsverðan tíma og þannig sparað viðskiptakostnað á viðkomandi mörkuðum. Samkeppniseftirlitið telur jafnframt ljóst að fyrirkomulag þetta skili neytendum hagræði þar sem það stytir og auðveldar ferlið frá því að tjón á sér stað uns gert hefur verið við ökutækið. Slíkt getur skipt miklu máli fyrir neytanda sem lent hefur í bótaskyldu tjóni á ökutæki sínu.

Í heild verður því ekki annað séð en kerfið stuðli að skilvirkri úrlausn fyrir tjónþola og almennt lægri viðskiptakostnaði á viðkomandi mörkuðum sem að öðru óbreyttu ætti að



stuðla að lægri iðgjöldum vegna bifreiðatrygginga. Skilyrði a og b liðar 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga verða því talin uppfyllt í málinu.

Samkeppniseftirlitið tekur undir það með undanþáguaðilum að meðalhófs sé gætt og að umrætt kerfi sé hagfelld leið til að einfalda tjónamat váttryggingafélaga fyrir viðskiptavinum sína. Þar að auki eru engin höft sett á verkstæði að nýta kerfið. Vilji verkstæði standa utan kerfis stendur það til boða og er aðilum einnig heimilt að nýta önnur kerfi eða engin. Skilyrði c liðar 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga verða því talin uppfyllt í málinu.

Fram hefur komið að samstarf undanþáguaðila innan CABAS kerfisins nái ekki til verðs á þjónustu. Þá er meðalhófs gætt í setningu skilyrða til nýrra aðila sem áhuga hafa á að nota kerfið. Einungis verður um að ræða hlutlæg skilyrði fyrir notkun kerfisins, m.a. um faggildingu og þátttöku í námskeiði um notkun kerfisins. Skilyrði d liðar 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga verða því talin uppfyllt í málinu.

Eins og aðstæðum er háttað í máli þessu verður að mati Samkeppniseftirlitsins ekki séð að það samstarf sem til umfjöllunar er muni leiða til aukinna samskipta um viðskiptatengd málefni á milli þeirra aðila sem koma að samstarfinu eða að samstarfið leiði til þess að dregið verði úr samkeppni þeirra á milli. Reynslan sýnir þó að allt samstarf keppinauta sem felur í sér hvers konar upplýsingaskipti á milli fyrirtækja sem starfa á sama markaði skapar hættu á því að samkeppni á viðkomandi markaði verði raskað.

Í þessu samhengi er brýnt að minna á að með ákvörðun nr. 9/2005 komst samkeppnisráð að þeirri niðurstöðu að Sjóvá hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með því að hafa átt í verðsamráði við TM og VÍS í tengslum við innleiðingu á umræddu CABAS tjónamatskerfi. Áður hafði samkeppnisráð gert sátt við VÍS og TM vegna málsins. Ákvörðun samkeppnisráðs var að mestu staðfest með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndarinnar höfðaði Sjóvá mál gegn Samkeppniseftirlitinu til þess að fá úrskurðinum hnekkt en héraðsdómur Reykjavíkur hafnaði þeirri kröfu félagsins og staðfesti þá niðurstöðu að félagið hefði gerst sekt um ólögmætt samráð, sbr. mál nr. E-6187/2005.

Í ákvörðun sinni gerir samkeppnisráð ekki athugasemd við að tryggingafélögin hafi tekið sjálfst CABAS tjónamatskerfið í notkun. Í ákvörðun ráðsins kemur hins vegar fram að tryggingafélögin hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með tilteknu verðsamráði í tengslum við að taka kerfið í notkun. Samráðið fólst í eftirfarandi:

- Tryggingafélögin gerðu sameiginlega samanburð á CABAS-kerfinu og eldra tjónamatsfyrirkomulagi og var talið að í þeirri samvinnu hafi falist samráð tryggingafélaganna um að meta hækkunarþörf á tímagjaldi verkstæða og með því hafi félagin brotið gegn banni samkeppnislaga um verðsamráð.
- Tryggingafélögin komu sér í kjölfarið saman um viðmiðunarverð sem þau ætluðu að nota í samningaviðræðum við verkstæði um verð á CABAS-einingu.
- Tryggingafélögin höfðu einnig samráð um kaupverð á viðgerðarþjónustu af P. Samúelssyni ehf. sem rekur eitt stærsta bifreiðaverkstæði landsins.



Með vísan til framangreinds er, að mati Samkeppniseftirlitsins, eðlilegt að setja því skorður hvaða upplýsingaskipti megi fara fram milli aðila að samstarfinu, s.s. um að samstarfið nái ekki til verðs. Samkeppniseftirlitið telur jafnframt að nauðsynlegt sé að setja þeim nefndum sem starfa á vegum CABAS tjónamatskerfisins ákveðinn ramma með skilyrðum, m.a. hvað varðar málefni sem heimilt er að ræða um á fundum og tilhögun þeirra. Er það forsenda undanþágunnar að innan nefndanna eigi sér ekki stað neins konar samvinna eða upplýsingaskipti sem samræmt getur eða raskað samkeppni á t.d. þeim mörkuðum sem undanþáguaðilar starfa á.

Í ljósi mikilvægis þess að þátttaka í samstarfinu sé opin telur Samkeppniseftirlitið jafnframt nauðsynlegt að setja samstarfinu skilyrði um að þátttaka nýrra aðila sé tryggð og að aðilum að samstarfinu sé með öllu óheimilt að reyna að hafa áhrif á innkomu nýrra aðila, sem hyggja á viðskipti við tryggingafélögin, að kerfinu.

Með vísan til þess sem að framan er rakið og þeirra skilyrða sem samstarfi undanþáguaðila eru sett í ákvörðun þessari telur Samkeppniseftirlitið að allar forsendur 15. gr. sem þurfa að liggja til grundvallar því að veita undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga séu fyrir hendi. Skilyrðunum er ætlað að koma í veg fyrir að samstarfið takmarki samkeppni á markaði með því að takmarka þau upplýsingaskipti sem fram mega fara í tengslum við framkvæmd samstarfsins og með því að tryggja aðkomu nýrra aðila sem hyggja á viðskipti við tryggingafélögin að samstarfinu. Verður undanþága fyrir samstarfi váttryggingafélaganna Váttryggingafélags Íslands hf., Sjóvár-Almennra trygginga hf., Tryggingamiðstöðvarinnar hf., Varðar trygginga hf. og Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi fyrir starfrækslu svokallaðs CABAS tjónamatskerfis, til mats á tjónum ökutækja eftir árekstra, því veitt með neðangreindum skilyrðum.





### III.

#### Ákvörðunarorð:

Samstarf Vátryggingafélags Íslands hf., Sjóvár-Almennra trygginga hf., Tryggingamiðstöðvarinnar hf., Varðar trygginga hf. og Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi, fyrir starfrækslu svokallaðs CABAS tjónamatskerfis, til mats á tjónum ökutækja eftir árekstra, er ekki í samræmi við ákvæði 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005.

Með heimild í 15. gr. samkeppnislaga veitir Samkeppniseftirlitið samstarfi félaganna um starfrækslu CABAS tjónamatskerfis á Íslandi undanþágu frá ákvæði 10. gr. samkeppnislaga að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

1. Aðilar að samstarfinu skuldbinda sig til þess að ekki fari fram upplýsingaskipti á milli þeirra um viðkvæm viðskiptaleg málefni, s.s. um verð, viðskiptakjör og vöru- eða þjónustuframboð.
2. Aðilar að samstarfinu skuldbinda sig til þess að miða ávallt að því að tryggja aðgengi allra aðila á markaði að CABAS tjónamatskerfinu, sem eru í eða hyggja á viðskipti við bifreiðatryggingafélögin.
3. Samskipti á milli samningsaðila um samstarfið skulu ekki fara fram á öðrum vettvangi en í notkunarnefnd og ágreiningsnefnd, sbr. eftirfarandi:

**Notkunarnefnd:** Óheimilt er með öllu að ræða önnur málefni á fundum notkunarnefndar nema þau er varða tæknilega útfærslu á samstarfinu og CABAS tjónamatskerfinu sjálfu. Nefndarmönnum er með öllu óheimilt að ræða og skiptast á upplýsingum um viðskiptatengd málefni, s.s. um verðlagningu, viðskiptakjör eða vöru- eða þjónustuframboð. Á vegum nefndarinnar skal eingöngu fjallað um almenna notkun kerfisins, breytingar sem fyrirhugaðar eru á kerfinu eða sem æskilegt væri að ná fram, námskeiðahald og annars konar kynningar. Þá er nefndinni einnig heimilt að eiga samskipti við framleiðanda kerfisins.

Í notkunarnefnd skulu annars vegar sitja fimm fulltrúar bifreiðatryggingafélaga og ABÍ og hins vegar fimm fulltrúar bílgreinarinnar. Að auki skal eiga sæti í nefndinni einn aðili sem þjónustar kerfið á hverjum tíma og skal sá aðili stýra fundum og halda skriflega fundargerð. Allir nefndarmenn skulu undirrita yfirlýsingu þess efnis að þeir hafi kynnt sér og ætli að virða efni þessara skilyrða.

**Ágreiningsnefnd:** Óheimilt er með öllu að ræða önnur málefni á fundum ágreiningsnefndar nema þau er varða ágreining sem lýtur að því hvernig tjónamatskerfið er notað. Nefndarmönnum er með öllu óheimilt að ræða og skiptast á upplýsingum um viðskiptatengd málefni, s.s. um verðlagningu, viðskiptakjör eða vöru- eða



**Þjónustuframboð. Öllum notendum CABAS tjónamatskerfisins skal vera heimilt að leggja mál fyrir ágreiningsnefnd. Birta skal niðurstöður og ákvarðanir ágreiningsnefndar á vefsíðu CABAS tjónamatskerfisins á þann hátt að þær séu öllum aðgengilegar.**

**Í ágreiningsnefnd skulu sitja tveir fulltrúar bifreiðatryggingafélaga, tveir fulltrúar bílgreinarinnar og tveir fulltrúar frá hvorum um sig til vara. Að auki skal eiga sæti í nefndinni einn aðili sem þjónustar kerfið á hverjum tíma og skal sá aðili stýra fundum nefndarinnar og halda skriflega fundargerð. Allir nefndarmenn skulu undirrita yfirlýsingu þess efnis að þeir hafi kynnt sér og ætli að virða efni þessara skilyrða.**

**Þó er almenn umfjöllun um kerfið heimil innan stjórnar ABÍ, sem nauðsynleg er til reksturs og stjórnunar kerfisins.**

**4. Skilyrði ákvörðunar þessarar taka til allra aðila sem að samstarfinu koma.**

**Brot á skilyrðum þessum varða viðurlögum samkvæmt samkeppnislögum.**

**Gildistími undanþágunnar er til 1. janúar 2018.**

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson