

Wismo Automotive AB  
Att: Advokaten AA  
Advokatfirma DLA Piper Sweden KB

## **Misstänkt konkurrensbegränsande samarbete och missbruk av dominerande ställning – Service och reparation av motorfordon**

---

### **Konkurrensverkets beslut**

Konkurrensverket kommer inte att fortsätta utredningen avseende Wismo Automotive AB, 556556-8515, i ärende med dnr 180/2024 rörande en misstänkt överträdelse av förbuden i 2 kap. 1 och 7 §§ konkurrenslagen (2008:579), KL, och artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget.

Ärendet avslutas.

---

### **Bakgrund till ärendet**

1. Konkurrensverket tog den 4 mars 2024 emot ett klagomål från Autogruppen i Lund AB (Autogruppen). Autogruppens verksamhet består i försäljnings- och reparationsverksamhet inom bilbranschen. Autogruppen är auktoriserad service- och skadeverkstad för bland annat bilmärkena Peugeot, Citroën, DS Automobiles och Opel. Klagomålet riktades mot K.W. Bruun Autoimport AB, nu Wismo Automotive AB (Wismo). Wismo är en av nordens största bilkoncerner. Wismo importerar bilar och reservdelar i Sverige för bland annat bilmärkena Peugeot, Citroën, DS Automobiles och Opel (som generalagent för Stellantis NV).
2. I klagomålet påstods sammanfattningsvis följande.



3. Det är vanligt förekommande i den svenska bilbranschen att generalagenten (för ett visst bilmärke) ställer ut en så kallad vagnskadegaranti åt sina slutkunder när dessa köper en nyproducerad bil. Vagnskadegarantin kan enkelt beskrivas som en garanti utställd av säljaren som motsvarar skillnaden mellan vad som täcks av en hel- respektive halvförsäkring under bilens tre första år i trafik.<sup>1</sup> Generalagenten försäkrar risken för sina utställda vagnskadegarantier hos ett utvalt försäkringsbolag. Om slutkunden sedan drabbas av en vagnskada kommer slutkundens rätt till en reparation enligt vagnskadegarantin att hanteras av försäkringsbolaget. Försäkringsbolaget hänvisar då slutkunden till en verkstad som reglerar både garantianspråket och generalagentens försäkringsfall.
4. Ett av de affärsmässiga skälen för generalagenten att erbjuda en vagnskadegaranti är att vagnskadorna då kan "styras" till generalagentens nätverk av auktoriserade märkesverkstäder. Slutkunden får därför normalt bara rätt till reparation vid en auktoriserad märkesverkstad.
5. Wismo instruerade i slutet av november 2023 Trygg-Hansa Försäkring filial, (Trygg-Hansa), det försäkringsbolag som administrerar vagnskadegarantin för Wismo, att exkludera Autogruppen från skadereparationer som omfattas av vagnskadegarantin.
6. Wismo har samtidigt låtit informera Autogruppen om att sådana skadereparationer i stället kommer att hänvisas till en konkurrent till Autogruppen inom det auktoriserade nätverket av märkesverkstäder för flera av de aktuella bilmärkena. Konkurrenten bedrev egen försäljning av motorfordon men hade ingen egen skadeverkstad utan använde sig i stället av en icke-auktoriserad tredjepartsverkstad som sin skadeverkstad.
7. I klagomålet anför Autogruppen att Wismos tillämpning av villkoren för tillträde till det selektiva distributionssystemet och tillämpningen av det selektiva distributionssystemet som sådant strider mot reglerna om konkurrensbegränsande avtal, och att Wismos agerande utgör ett missbruk av dominerande ställning.
8. I klagomålet begärde Autogruppen, sammanfattningsvis, att Konkurrensverket skulle ålägga Wismo att omgående återta sin instruktion till Trygg-Hansa om att exkludera Autogruppen från styrningen av vagnskadegarantiarbeten och att Wismo ska tillämpa samma kvalitativa villkor på ett icke-diskriminerande sätt gentemot alla auktoriserade märkesverkstäder.
9. I klagomålet begärde Autogruppen att Konkurrensverket enligt 3 kap. 3 § KL skulle ålägga Wismo att upphöra med de påstådda överträdelsena även för

---

<sup>1</sup> Se även Konkurrensverkets rapport 2019:2, Makten över bilen, En rapport om bilförsäkringar och marknaden för bilreparationer.

tiden fram till dess att frågan slutligt avgjorts (ett så kallat interimistiskt åläggande).

## Konkurrensverkets utredning

10. Ärendet har rört en misstanke om att Wismo kan ha begränsat konkurrensen på eftermarknaderna för service och reparation av motorfordon för de berörda bilmärkena Peugeot, Citroën, DS Automobiles och Opel genom att tillämpa krav eller villkor inom ramen för sitt selektiva distributionssystem som kan strida mot förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete i 2 kap. 1 § KL och artikel 101 i EUF-fördraget. Konkurrensverket har inte prioriterat att därtill närmare granska om samma förfarande även kan strida mot förbudet mot missbruk av dominerande ställning i 2 kap. 7 § KL och artikel 102 i EUF-fördraget.
11. Under utredningen har Konkurrensverket haft ett antal möten med Autogruppen, Wismo och Trygg-Hansa. Wismo har yttrat sig över klagomålet. Wismo och Trygg-Hansa har ålagts att inkomma med uppgifter och handlingar, huvudsakligen avseende styrningen av vagnskadegarantiarbeten och Wismos påstådda instruktion till Trygg-Hansa att inte styra sådana arbeten till Autogruppen. Autogruppen har yttrat sig över Wismos svarskrivelser och har på begäran från Konkurrensverket preciserat varför företaget ansett att det förelegat särskilda skäl för ett interimistiskt åläggande enligt 3 kap. 3 § KL.
12. Konkurrensverket beslutade den 17 juni 2024 att avslå Autogruppens begäran om ett interimistiskt åläggande enligt 3 kap. 3 § KL.
13. Konkurrensverket konstaterar att uppgifterna från Wismo har varierat under utredningens gång. Följande omständigheter har dock kunnat klarläggas.
14. Wismo förmedlade under hösten 2023 ett önskemål till Trygg-Hansa om att inte styra vagnskadegarantiarbeten till Autogruppen för de berörda bilmärkena. Wismo har till Konkurrensverket framfört att önskemålet inte utgjorde en tvingande instruktion. Trygg-Hansa har å sin sida uppgett att man tillmötesgått önskemålet. Under utredningens gång har Trygg-Hansa respektive Wismo uppgett att Autogruppen inte längre exkluderas från styrningen. Wismo har gett in handlingar som bekräftar att man meddelat Trygg-Hansa att det står Trygg-Hansa fritt att styra vagnskadearbeten till Autogruppen.
15. Under utredningen har framkommit att Wismo har upprättat en "prognos" i vilken man internt rekommenderar att Wismo i fortsättningen använder sig av endast en aktör i Lund-området och att Wismo generellt föredrar att så

kallade "fullservicepartners" (samarbetspartners som bedriver både nybilsförsäljning och verkstad) prioriteras för styrning av vagnskadegarantiarbeten.

16. Med anledning av de svar som Wismo har gett in till Konkurrensverket har utredningen även kommit att omfatta frågan om Wismos selektiva distributionssystem, det vill säga dess nätverk av auktoriserade märkesverkstäder, generellt sett tillämpas på ett sätt som är förenligt med förbudet mot konkurrensbegränsande avtal.
17. Konkurrensverket har vid möte med Wismo redogjort för det relevanta regelverket vad gäller utformningen och tillämpningen av ett selektivt distributionssystem med utgångspunkt i Europeiska kommissionens tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon (tilläggsriktlinjerna).<sup>2</sup> Konkurrensverket har även förklarat hur vissa av Wismos interna överväganden, så som de framkommit i utredningen, skulle kunna komma att tolkas i förhållande till konkurrensreglerna om de kom till uttryck i förfaranden på marknaden.
18. Wismo har vid samma möte med Konkurrensverket poängterat följande. Wismo gör inte någon skillnad mellan en aktör som bedriver både nybilsförsäljning och verkstad, och en aktör som enbart bedriver verkstad. Nybilsförsäljningen och verkstadsauktoriseringen regleras i olika avtal. Villkoren för verkstadsauktorisering är desamma oberoende av om aktören bedriver enbart verkstad eller även nybilsförsäljning. Wismo har haft två auktoriserade verkstäder i Lund och har inte begränsat möjligheterna att erhålla auktorisation. Vad gäller "prognosen" har Wismo uppgett att den inte innebär att Wismo enbart vill ha en aktör i Lund, utan att det är deras långsiktiga "prognos" att marknaden enbart kan bära en aktör.
19. Under utredningens gång har Autogruppen gett in ett antal kompletterande skrivelser och yttranden till Konkurrensverket rörande dels den ursprungliga misstanken, dels rörande andra förfaranden från Wismo som Autogruppen velat uppmärksamma Konkurrensverket på.
20. Dessa andra förfaranden som Wismo påstått tillämpa, eller befaras ha för avsikt att tillämpa, har rört olika aspekter av företagets avtalsrelation och ömsesidiga kommersiella förpliktelser, främst en påstådd inkonsekvent och diskriminerande tillämpning av Wismos skyltningsprogram för auktoriserade verkstäder. Det pågår även ett antal tvister mellan Wismo och

---

<sup>2</sup> Tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon, EUT C 138, 28.5.2010, s. 16.

Autogruppen. Konkurrensverket har inte bedömt det motiverat att utreda dessa förfaranden vidare inom ramen för detta ärende.

## Rättslig reglering

21. Förbudet i 2 kap. 1 § KL och artikel 101 i EUF-fördraget gäller avtal och samordnade förfaranden mellan företag som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt. Om förfarandet kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater ska även artikel 101 i EUF-fördraget tillämpas.<sup>3</sup> Förbudet enligt 2 kap. 1 § KL är utformat med artikel 101 i EUF-fördraget som förebild.
22. Enligt 2 kap. 3 § KL gäller undantag från förbudet i 2 kap. 1 § KL för vissa grupper av avtal (gruppundantag). Enligt 2 kap. 3 § första stycket 5 gäller gruppundantag för sådana avtal som avses i lagen (2008:584) om gruppundantag för vertikala konkurrensbegränsande avtal inom motorfordonssektorn. Lagen överensstämmer i allt väsentligt med EU:s gruppundantag för vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn (motorfordonsgruppundantaget).<sup>4</sup>
23. Motorfordonsgruppundantaget kompletterar det generella gruppundantaget för vertikala avtal och reglerar eftermarknaden för motorfordon, vilket avser försäljningen av reservdelar och reparations- och underhållstjänster. Försäljning av nya motorfordon omfattas numera inte av motorfordonsgruppundantaget utan av det generella gruppundantaget för vertikala avtal.
24. En av förutsättningarna för att avtal ska omfattas av motorfordonsgruppundantaget är att aktörernas marknadsandelar inte får överstiga 30 procent. Eftermarknaderna för motorfordon anses generellt vara märkesspecifika, eftersom de flesta köpare är privatpersoner eller små- och medelstora företag som köper fordon och eftermarknadstjänster separat och inte har möjlighet att i förväg bedöma de totala ägandekostnaderna.<sup>5</sup> Selektiva distributionsystem på de märkesspecifika eftermarknaderna för personbilar omfattas därför ofta inte av motorfordonsgruppundantaget.

---

<sup>3</sup> Artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpningen av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget, EUT L 1, 4.1.2003, s. 8.

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 461/2010 av den 7 maj 2010 om tillämpningen av artikel 101.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn, EUT L 129, 28.5.2010, s. 52.

<sup>5</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 57. Se även Europeiska kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i unionens konkurrenslagstiftning, EUT C 1645, 22.2.2024, s. 1, punkt 101 och Marknadsdomstolens avgörande i MD 2012:13.



25. Att ett avtal eller ett samordnat förfarande inte omfattas av motorfordonsgruppundantaget innebär inte per automatik att det utgör en förbudsöverträdelse. Det blir i stället fråga om en individuell bedömning.<sup>6</sup>
26. Selektiv distribution som är rent kvalitativ<sup>7</sup> anses i allmänhet falla utanför förbudet mot konkurrensbegränsande avtal, förutsatt att följande tre villkor uppfylls.<sup>8</sup>
- i. Produktens art måste kräva selektiv distribution, i den meningen att ett sådant system är ett berättigat krav med hänsyn till produktens art samt för att bevara produktens kvalitet och säkerställa att den används på rätt sätt.
  - ii. Återförsäljarna och reparatörerna ska väljas på grundval av objektiva kriterier som är desamma för alla potentiella fristående återförsäljare och som inte får tillämpas på ett diskriminerande sätt.
  - iii. De fastställda kriterierna får inte gå längre än nödvändigt.<sup>9</sup>
27. Kvantitativa kriterier, det vill säga kriterier som begränsar antalet leverantörer eller reparatörer direkt, är i regel mer begränsande än de som bara bygger på ett kvalitativt urval. Sannolikheten för att avtal om selektiv distribution med kvantitativa krav omfattas av förbudet mot konkurrensbegränsande avtal är därför högre.<sup>10</sup>
28. Om sökande till nätverket väljs ut genom en kvantitativ urvalsprocess (det vill säga att antalet leverantörer begränsas) riskerar avtalet/det selektiva distributionssystemet att omfattas av förbudet mot konkurrensbegränsande avtal. Eftersom nätverken av auktoriserade märkesverkstäder generellt har en stark ställning på den märkesspecifika eftermarknaden, med tanke på deras särskilda betydelse för ägare av nya motorfordon och då konsumenterna generellt inte är beredda att resa långa sträckor för exempelvis skadereparationer, är det viktigt att tillgången till det selektiva distributionsystemet förblir öppen för alla företag som uppfyller de fastställda kvalitetskriterierna.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 55.

<sup>7</sup> Vid selektiv distribution som är rent kvalitativ utväljs återförsäljare och reparatörer enbart på basis av de objektiva kriterier som är nödvändiga på grund av produktens eller tjänstens art, exempelvis försäljningspersonalens tekniska färdigheter, hur försäljningslokalerna är anlagda, försäljningsteknik eller den typ av försäljningsservice som återförsäljaren tillhandahåller.

<sup>8</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 43.

<sup>9</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 43.

<sup>10</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 44.

<sup>11</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 70.





29. Direkta eller indirekta krav som förpliktigar auktoriserade reparatörer att även sälja nya motorfordon strider sannolikt mot förbudet mot konkurrensbegränsande avtal. För ett redan etablerat märke skulle avtal som omfattar en sådan skyldighet normalt inte kunna undantas, eftersom resultatet skulle bli att tillgången till det auktoriserade verkstadsnätverket (och därmed konkurrensen) begränsas utan att ge konsumenterna några motsvarande förmåner.<sup>12</sup>

## Konkurrensverkets bedömning

30. Konkurrensverket kan konstatera att det önskemål som Wismo under hösten 2023 framförde till Trygg-Hansa om att inte längre tilldela Autogruppen några vagnskadegarantiarbeten för berörda bilmärken har efterkommit av Trygg-Hansa. Det har emellertid framkommit att Wismo under utredningens gång har meddelat Trygg-Hansa att det står Trygg-Hansa fritt att styra vagnskadearbeten till Autogruppen.
31. Konkurrensverket understryker vikten av att reparatörer inom ett auktoriserat verkstadsnätverk tillåts konkurrera effektivt med varandra. Konkurrensverkets utredning har därför även omfattat aspekter kopplade till huruvida Wismos selektiva distributionssystem generellt sett tillämpas på ett sätt som är förenligt med förbudet mot konkurrensbegränsande avtal.
32. En tillämpning av villkoren för ett selektivt distributionssystem som i praktiken innebär, eller riskerar att innebära, att aktörer som trots att de uppfyller de ställda kvalitativa kraven utestängs riskerar att leda till ett konkurrensbegränsande resultat och överträda förbudet mot konkurrensbegränsande avtal i 2 kap. 1 § KL.
33. Krav på nybilsförsäljning som villkor för deltagande i ett auktoriserat verkstadsnätverk riskerar att direkt begränsa antalet aktörer på marknaden och därmed konkurrensen mellan auktoriserade verkstäder. Detta oavsett hur sådana krav kommer till uttryck i generalagentens agerande på marknaden.
34. Wismo har under ärendets gång uttryckt förståelse för regelverket, för vikten av att inte tillämpa villkor i sitt selektiva distributionssystem på ett utestängande eller diskriminerande sätt och för att löpande arbeta med regel efterlevnad. Enligt vad som framkommit under utredningen avseende en eventuell överenskommelse om att inte styra vagnskadegarantiarbeten finns det enligt Konkurrensverkets bedömning inte längre ett pågående förfarande.

---

<sup>12</sup> Tilläggsriktlinjerna, punkt 71.

35. Mot denna bakgrund finner Konkurrensverket inte skäl att fortsätta att utreda om förfarandet strider mot 2 kap. 1 § KL eller artikel 101 i EUF-fördraget. Som framgår ovan har Konkurrensverket vidare inte prioriterat att närmare granska om samma förfarande även kan strida mot 2 kap. 7 § KL och artikel 102 i EUF-fördraget. Konkurrensverkets beslut att avsluta utredningen innebär dock inte ett ställningstagande till om det utredda förfarandet är i överensstämmelse med konkurrensreglerna.

---

Detta beslut har fattats av generaldirektören. Föredragande har varit konkurrensrådet Karin Wisenius.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och beslutet saknar därför namnunderskrift.

Marie Östman

### **Anvisning om annan möjlighet till prövning**

Detta beslut kan enligt 7 kap. 1 § KL inte överklagas. Enligt 3 kap. 2 § KL kan däremot ett företag som berörs av förfarandet på egen hand väcka talan vid domstol för att få saken prövad (särskild talan). Talan väcks genom ansökan om stämning vid Patent- och marknadsdomstolen.

#### **Kopia till:**

Autogruppen i Lund AB  
Trygg-Hansa Försäkring filial

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats.