

Reykjavík, 10. júlí 2026

Samkeppniseftirlitið
Borgartúni 26
105 Reykjavík
samkeppni@samkeppni.is

Bls. | 1

Efni: Umsögn vegna samruna Heklu fasteigna ehf. og Bílson ehf

Með erindi, dags. 1. júlí 2026, óskaði Samkeppniseftirlitið (SKE) eftir umsögn Bílgreinasambandsins (BGS) vegna samruna Heklu fasteigna ehf. og Bílson ehf. Í erindinu er, í stuttu máli, rakin forsaga málsins og m.a. tekið fram að það sé hlutverk SKE í málinu að kortleggja samkeppni á mörkuðum fyrir viðgerðir og viðhald, þ. á m. samkeppnislegt aðhald sjálfstæðra verkstæða gagnvart viðurkenndum þjónustuaðilum og möguleika sjálfstæðra verkstæða á því að verða viðurkenndir þjónustuaðilar. Bent er á að í gildi sé hópundanþágureglugerð (ESB) 461/2010 og fyrir liggi leiðbeiningareglur nr. 2010/C 138/05. Segir eftirfarandi m.a. í erindinu:

Í hópundanþágureglugerðinni kemur m.a. fram að virk samkeppni á mörkuðum með kaup og sölu varahluta og framboð á viðgerða- og viðhaldsþjónustu, byggist á umfangi samkeppni milli viðurkenndra viðgerðarverkstæða, þ.e. þeirra sem starfa innan nets viðgerðarverkstæða sem framleiðendur vélknúinna ökutækja hafa beint eða óbeint komið á fót, og milli viðurkenndra og sjálfstætt starfandi rekstraraðila, þ.m.t. sjálfstætt starfandi birgja varahluta og viðgerðarverkstæða. Samkeppnishæfni hinna síðarnefndu er háð aðgangi að nauðsynlegum aðföngum, t.d. varahlutum og tæknilegum upplýsingum.

Í 13. málsgrein erindisins, á bls. 3, setur SKE fram beiðni um sjónarmið og upplýsingar og er með erindi þessu fengist við það verkefni að bregðast við þeirri beiðni. Rétt er að taka fram að skilningur SVÞ/BGS er sá að beiðni SKE snúi einkum að markaði fyrir fólksbifreiðar en síður að markaði fyrir vörubifreiðar o.fl.

Áður en lengra er haldið er rétt að setja í punktaformi fram upplýsingar sem mögulega gætu gagnast SKE í því verkefni sem stofnunin fæst við:

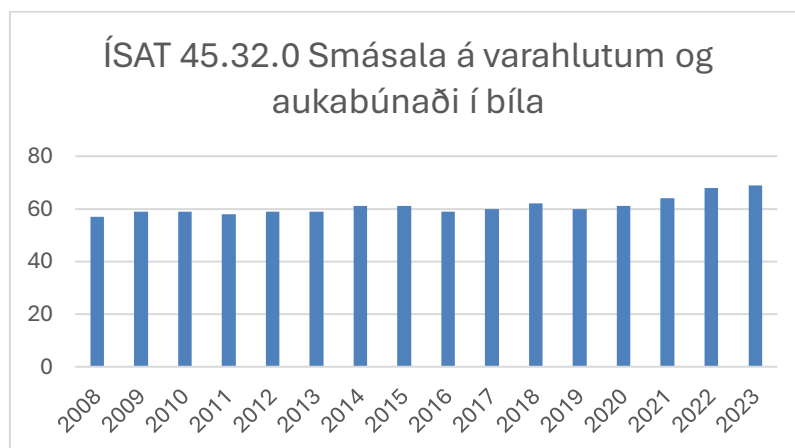
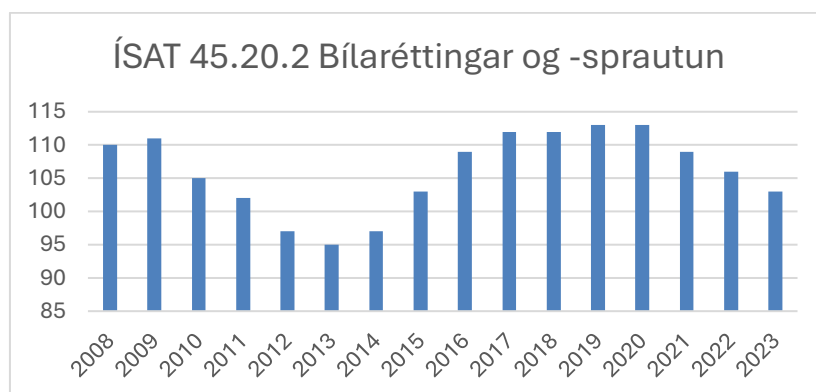
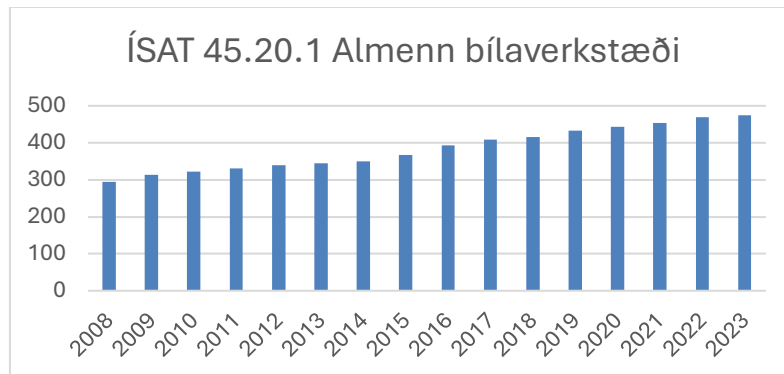
- BGS er starfsgreinafélag innan SVÞ. Um þessar mundir eru aðildarfyrirtæki SVÞ 402 talsins og af þeim eru 95 aðildarfyrirtæki BGS. Fjöldi fyrirtækja í bílgreininni er utan SVÞ/BGS og sum þeirra eru meðal aðildarfyrirtækja Félags atvinnurekenda.
- Almennt safna SVÞ/BGS ekki upplýsingum frá aðildarfyrirtækjum á borð við veltu, rekstrar- eða starfsþætti eða annað slík heldur er jafnan byggt á opinberum tölum, einkum upplýsingum frá Hagstofu Íslands og Samgöngustofu. Til Samgöngustofu eru sóttar upplýsingar um nýskráningar ökutækja en einnig vegna sérvinnslu um ökutæki sem eru á skrá, í notkun og úr notkun. Hjá Hagstofu Íslands eru sóttar upplýsingar m.a. um veltu og fjölda fyrirtækja í bílgreininni. Þannig liggja t.d. ekki hjá SVÞ/BGS upplýsingar um fjölda bílalyfta eða fjárfestingu í öðrum búnaði. Skoðun á umfangi innflutnings í gögnum Hagstofu Íslands undir undirliðum 8425.41–8425.49 í tollskrá

gefur ekki haldbæra vísbendingu um þróun innkaupakaupa á bílalyftum. Þá má velta því fyrir sér hvort fjöldi bílalyfta sé í raun haldbært viðmið um stöðuna á markaði þar sem ekki er í öllu falli ljóst að í öllum tilvikum sé slík lyfta til staðar í tilviki verkstæða sem aðeins fást við réttingar- og bílamálun.

- Almennt er fyrirtækjum innan BGS skipt í fimm flokka, a) bifreiðaumboð, b) bifreiðasala, c) almenn verkstæði, d) réttingar- og málningarverkstæði og e) varahlutaverslanir. Á vettvangi BGS eru um þessar mundir starfræktar fjórar nefndir, þ.e. fyrir fyrirtæki í flokkum a–d. Gróflega má skipta verkefnum nefndanna þannig að nefndir bifreiðaumboða og bifreiðasala beina sjónum að regluverki, þ.e. skattlagningu og gerð og búnaði ökutækja, en nefndir almennra verkstæða og réttingar- og málningarverkstæða beina sínum sjónum að menntunarmálum í bílgreininni og gæðamálum. Á vettvangi verkstæðanna hafa annars vegar ríkt áhyggjur af því hve fáir mennta sig á sviði bílgreina og hins vegar af ökutækjum sem teknar eru til viðgerðar, oft eftir umferðaróhöpp, en fá ekki fullnægjandi viðgerð og rata því ófullbúnar út í umferðina aftur. Menntamáli eru sérstakt áhyggjuefni um þessar mundir og má halda því fram að bifreiðaumboð, verkstæði og bifreiðaskoðunarstofur finni öll fyrir því hve erfitt er orðið að ráða bíltæknimenntað fólk. Þetta gerist á sama tíma og ökutækjum í notkun fjölga og eftirspurn eftir þjónustu vex.
- Lausleg talning, byggð á upplýsingum Samgöngustofu, gefur til kynna að um þessar mundir starfi um 10 áberandi fyrirtæki¹ á íslenskum markaði fyrir nýjar bifreiðar sem bifreiðaumboð. Fleiri aðilar flytja þó inn og selja nýjar bifreiðar en minna fer fyrir þeim. Umfang þess sem kallað er „grái markaðurinn“ á Íslandi er töluvert en erfitt að mæla. Nokkur fjöldi fyrirtækja sérhæfir sig í innflutningi á nýjum og notuðum bifreiðum, einkum frá Bandaríkjunum og Evrópu. Grái markaðurinn er í beinni samkeppni við bifreiðaumboðin og selur oft og tíðum sömu bíltegundir og umboðin gera. Þá er alltaf eitthvað um að einstaklingar og fyrirtæki á borð við bílaleigur flytji sjálf inn bíla erlendis frá. Vísbendingu um þetta má t.d. sjá í innflutningstölur þar sem hlutdeild notaðra bíla af nýjum í innflutningi undir vörulið nr. 8703 hefur að meðaltali numið 13% á tímabilinu janúar 2024 til og með maí 2026. Þetta er hér m.a. nefnt þar sem heildarumfang eftirspurnar eftir þjónustu við bifreiðar helst í hendur við fjölgun bifreiða í notkun.
- Ekki liggja fyrir ítarlegar upplýsingar um fjölda almennra verkstæða, málningar- og réttingarverkstæða og varahlutaverstalana á Íslandi. Hér að neðan má þó finna myndir sem voru teknar saman fyrir aðalfund BGS 2025 en þær eru byggðar á gögnum Hagstofu Íslands og sýna fjölda fyrirtækja á þessu sviði.

Bls. | 2

¹ Samsteypur á borð við Inschape sem skiptist m.a. í Öskju og Unu taldar sem eitt fyrirtæki. Fyrirtækin sem voru talin eru BL, Brimborg, Toyota, Hekla, Ísband, Suzuki, Inschape, Bílabúð Benna, Verðir (Ineos) og Tesla.



Nýrri upplýsingar má sækja á vef Hagstofu Íslands.²

Verður nú vikið nánar að beiðni SKE og verður umfjölluninni þannig háttað að fyrst verða einstakir liðir beiðni SKE settir fram, skáletrað, en og svar birt þar á eftir. Hafa verður þann fyrirvara á svörum að þau eru unnin af skrifstofu SVP/BGS eftir eftirgrennsln hjá fyrirsvarsmönnum virkra aðildarfyrirtækja BGS sem ættu að hafa einna besta yfirsýn. Ekki tókst

²

https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir_fyrirtaeki_skradfyrirtaeki_3_fyrirtaeki/FYR01001.px

að kalla fram ítarlegri svör og ekki tókst að kalla fram svör frá öllum þeim fyrirtækjum sem leitað var til. Að mestu var upplýsinga aflað með símtölum.

Vægi og ávinningur gerða ESB

a) Tekur BGS undir framangreint mat framkvæmdastjórnar ESB á ávinningi reglnanna á Íslandi? Vinsamlegast rökstyðjið.

Bls. | 4

Þessari spurningu er erfitt að svara með nákvæmum hætti. Ástæðan er fyrst og fremst sú að segja má að íslenska bílgreinin sé óbeinn þiggjandi áhrifa evrópska regluverksins frekar en að hún sæti beinum áhrifum. Engir bifreiðaframleiðendur starfa hér á landi svo heitið geti. Bæði bifreiðumboð og verkstæði eru því háð starfsháttum framleiðenda erlendis, mest í Evrópu en einnig í Bandaríkjunum og Asíu. Skyldur bifreiðumboða eru skilgreindar í samningum við erlenda framleiðendur, og e.t.v. í einhverjum tilvikum svæðisstjóra, og snúa alla jafna að sölu bifreiða og þjónustu, þ. á m. verkstæðisþjónustu, og að því að tryggja aðgengi íslenska markaðarins að varahlutum.

Í samtölum skrifstofu SVÞ/BGS við forsvarsmenn bifreiðumboða og verkstæða kom ítrekað fram að aðgengi verkstæða að viðurkenndum varahlutum væri mjög opið hér á landi. Þá mætti í nær öllum tilvikum kaupa af umboði, varahlutaverslunum og í gegnum netið af söluaðilum erlendis frá. Bent var á að vegna smæðar markaðarins og fjölda hluta í hverri bifreið gæti biðtími eftir eftirsóttum varahlutum verið nokkuð en þó mismunandi milli framleiðenda og bíltegunda.

b) Er það mat BGS að sjálfstæð bifreiðaverkstæði geti boðið upp á sömu þjónustu og viðurkenndir þjónustuaðilar eða að það séu hindranir á því? Vinsamlegast rökstyðjið.

Eftirgrennslan skrifstofu SVÞ/BGS gefur til kynna að aðgengi sjálfstæðra verkstæða að viðgerðarupplýsingum frá umboðum sé tiltölulega einfalt. Fram kom að í langflestum tilvikum gætu verkstæði sótt upplýsingar í alþjóðlega gagnagrunna og til umboða og afar lágt gjald væri innheimt fyrir aðgengi að þeim. Hins vegar var bent á að aðgengi að greiningartækjum gæti oft og tíðum takmarkað möguleika sjálfstæðra verkstæða. Heyrði skrifstofan ekki betur en að fjárhagslegar forsendur lægju þar að baki. Í því tilliti þarf að hafa í huga að búnaðarkröfur geta verið mismunandi eftir framleiðanda. Þekkt er að sumir framleiðendur markaðssetja margar tegundir sem í grundvallaratriðum byggja á sambærilegum búnaði og tækni, t.d. VW, Skoda og Audi. Í tilviki annarra er tegundirnar færri og jafnvel aðeins ein. Þá er algengt að framleiðendur hefji samstarf á afmörkuðum sviðum, t.d. VW og Ford, en undir slíkum kringumstæðum kann að myndast samlegð á einhverjum verkstæðum.

Samantekið er ekki unnt að fullyrða að sjálfstæð bifreiðaverkstæði geti boðið upp á sömu þjónustu og viðurkenndir þjónustuaðilar eða að á því séu ekki hindranir. Hins vegar virðast það helst verða fjárhagslegar forsendur sem ráða stöðunni á hinum smáa íslenska markaði frekar en annað. Vísbendingar hafa komið fram um að bifreiðumboð fari óhefðbundnar leiðir til að tryggja að viðurkennd þjónusta sé veitt á landsbyggðinni.

c) Er það mat BGS að sjálfstæð bifreiðaverkstæði búi við hindranir á því að gerast viðurkenndir þjónustuaðilar bíltegunda, óski þau þess? Vinsamlegast rökstyðjið.

Á heildina litið virðist staða verkstæða nokkuð góð. Komið hefur fram að jafnan standi öllum verkstæðum opið að sækja sér viðurkenningu hjá framleiðanda en bifreiðaumboð hér á landi hefðu að því afar takmarkaða ef nokkra aðkomu. Fyrir liggi staðlar frá hverjum framleiðanda þar sem gerðar séu kröfur um hæfni viðkomandi aðila og búnað. Hins vegar var tekið fram að oft og tíðum hefðu innlend verkstæði ekki bolmagn til að sækja sér slíkar viðurkenningar þar sem kröfurnar kölluðu m.a. á fjárfestingu í nýjum búnaði. Virðist sem í sumum tilvikum líti bifreiðaumboð á það sem ákveðið vandamál hve fá verkstæði megna að sækja sér viðurkenningu. Eru dæmi um að bifreiðaumboð hafi aðstoðað verkstæði á landsbyggðunum að veita viðurkennda þjónustu t.d. með láni á tækjum.

d) Samkvæmt leiðbeiningarreglugerðinni er meirihluti viðgerða og viðhalds nýrra bifreiða og rafbifreiða framkvæmdur af viðurkenndum þjónustuaðilum, en sjálfstæð verkstæði þjónusti frekar eldri sprengihreyfilsbifreiðar. Telur BGS að hið sama eigi við hér á landi? Vinsamlegast rökstyðjið.

Eftir því sem skrifstofa SVÞ/BGS kemst næst kann þetta að vera rétt en þó kann skýringa að vera að leita í þeim staðreyndum að tiltölulega skammt er síðan útbreiðsla rafbíla varð markverð og að framleiðsla þeirra hefur ekki náð sama stigi stöðlunar og á við í tilviki hefðbundnari bifreiða. Þó hátt í 70 þúsund af þeim 263 þúsund fólksbifreiðum sem eru í umferð á Íslandi um þessar mundir sé hreinir rafbílar eða tengiltvinnbílar var hlutfallið aðeins um 16.700 á móti 220 þúsund árið 2020. Framan af hvíldi að mestu á herðum bifreiðaumboða að þjónusta rafbíla. Hafa ber í huga að endingartími rafhlaðna hefur reynst mun betri en búist var við sem m.a. endurspeglast í takmörkuðum útgjöldum Úrvinnslusjóðs vegna drifrafhlaðna. Þá hafa komið fram vísbendingar á vettvangi SVÞ/BGS þess efnis að viðhaldspörf rafbíla sé mun takmarkaðri en hefðbundinna bifreiða. Uppbygging þjónustuparfarar kann því að hafa reynst hægari en búist var við.

Iðan fræðslusetur heldur m.a. úti námskeiðum fyrir bifvélavirkja og tæknimenn á borð við „Öryggisskynjarar bifreiða (ADAS) - TEXA“, „IMI Rafbílanámskeið“ og „Bílanagreining raf- og tvinnbíla“. Samkvæmt upplýsingum SVÞ/BGS hafa slík námskeið verið mjög vel sótt. Samfara aukinni þekkingu á slíkum viðfangsefnum hafa fleiri verkstæði tekið að þjónusta rafbíla. Standa vonir fyrirtækja innan BGS til þess að þekking og hæfni til að takast á við slíka þjónustu fari vaxandi innan bílgreinarinnar. Hafa ber í huga að þekking og hæfni er forsenda þjónustu við rafbíla þar sem röng vinnubrögð geta hæglega valdið mannláti.

Samkeppnisaðstæður fyrir viðgerðir og viðhald bifreiða og sölu varahluta

e) Telur BGS að samkeppni á markaði fyrir viðgerðir og viðhald bifreiða sé virk eða óvirk? Vinsamlegast rökstyðjið.

Á heildina litið gefur eftirgrennslan skrifstofu SVÞ/BGS til kynna að samkeppni á markaði fyrir viðgerðir og viðhald sé e.t.v. eins virk og smár markaður getur boðið upp á. Samningar við tryggingafélög hefur þó verið algengt umræðuefni einkum m.t.t. þeirra kjara sem félögin bjóða. Dæmi eru um að tryggingafélögin hafi boðið verð sem þau hafa kallað meðalverð á svæði eða í pósthúsi. Er tilfinning skrifstofunnar sú að verkstæði sem taka að sér verk í reikning tryggingafélaga upplifi sig í veikri stöðu í slíkum samningaviðræðum.

f) Telur BGS að samkeppni á markaði fyrir viðgerðir og viðhald Skoda og/eða Volkswagen bifreiða sé virk eða óvirk? Vinsamlegast rökstyðjið.

Þessari spurningu er örðugt að svara. Listi yfir þjónustuaðila er birtur á vef Heklu.³ Eins og áður hefur komið fram er aðgengi sjálfstæðra verkstæða að viðgerðarupplýsingum jafnan ágætt á Íslandi og sama á við um aðgengi að viðurkenndum varahlutum. Ekki liggja fyrir upplýsingar verðsamkeppni á þeim markaði.

Bls. | 6

g) Telur BGS að samkeppni á markaði fyrir sölu varahluta sé virk eða óvirk? Vinsamlegast rökstyðjið.

Í samtölum skrifstofu SVP/BGS við aðildarfyrirtæki hefur ítrekað komið fram að aðgengi að varahlutum sé mjög gott á Íslandi. Íslenskur markaður líður þó hvað helst fyrir takmarkað aðgengi að notuðum varahlutum sem er verulega þröngt, einkum eftir að starfsemi íslenskra partasala dróst verulega saman upp úr árinu 2020. Ítrekað hefur komið til umfjöllunar hve aðgengi að notuðum varahlutum er t.d. gott í Svíþjóð þar sem tryggingafélög hafa talið sig hafa hag að því að beina tjónabifreiðum til partasala í því skyni að halda uppi slíku framboði.

h) Telur BGS að samkeppni á markaði fyrir sölu upprunalegra (OEM) Skoda og/eða Volkswagen varahluta sé virk eða óvirk? Vinsamlegast rökstyðjið.

Eins og áður segir hefur komið fram á vettvangi SVP/BGS að aðgengi að varahlutum sé almennt gott á Íslandi. Ekki hefur komið fram að annað eigi við um varahluti í VW, Skoda og Audi.

Virðingarfyllt,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og Bílgreinasambandsins



*Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri*

³ <https://www.hekla.is/is/thjonustutorg/gott-ad-vita/thjonustuadilar>