

Datum

2015-01-28

Ansökan om forskningsmedel

Observera att ansökan med bilagor endast ska skickas elektroniskt till konkurrensverket@kkv.se

1 Sökande (huvudansvarig för projektet)

Namn

Jerker Holm

Universitet/högskola eller motsvarande

Lunds Universitet

Institution eller motsvarande

Nationalekonomiska Institutionen

Postadress

Box 7082

Postnr och ortsnamn

22007 Lund

Telefonnr (direkttel inkl. riktnr)

[REDACTED]

E-post

[REDACTED]

2 Anslagsförvaltare

Universitet/högskola eller motsvarande

Lunds Universitet

Institution

Nationalekonomiska Institutionen

Postadress

Box 7082

Postnr och ortsnamn

Box 7082

Telefonnr (direkttel inkl. riktnr)

[REDACTED]

Bankgiro/Plusgiro

[REDACTED]

3 Projektbeskrivning

Projekttitel För att radbryta texten, använd Alt + Enter

Konkurrenseffekter på marknaden för fordonsbesiktning

Projektet avses starta, datum

2015-07-01

Projektet beräknas vara slutfört, datum

2017-06-30

Sammanfattning av projektets syfte, betydelse och genomförande (högst 1400 tecken).

För att radbryta texten, använd Alt + Enter

Monopolet på den svenska fordonsbesiktningmarknaden avskaffades för snart fem år sedan och trots att omfattande förändringar skett på marknaden har ingen ambitiös forskningsstudie analyserat effekterna av regelreformen. Projektet avser att analysera ett antal aspekter på denna marknad genom att använda ett unikt rikt datamaterial som avser över 20 miljoner besiktningar från året innan regleringen skedde (2009) till och med 2014. Denna datamängd ger stora möjligheter att undersöka såväl effekter av regelreformen som beteenden på marknaden. Två delprojekt planeras. I det första är syftet att analysera hur graden av den lokala konkurrensen påverkar hur strikta besiktningarna är. Nya empiriska resultat från USA antyder att högt konkurrenstryck kan leda till mindre strikta besiktningar. Samtidigt kan det finnas ekonomiska incitament till överdrivet strikta kontroller när den lokala konkurrensen är svag. I det andra delprojektet kommer lokala marknadsinträden på bi besiktningmarknaden att studeras. En av de största förändringarna på denna marknad är att antalet besiktningstationer har ökat drastiskt (från 190 till 350). Projektet kommer att få tillgång till information om exakt var och när nyetableringarna skett, vilket gör det möjligt att testa modeller för marknadsinträden samt att bestämma välfärdseffekter som den ökade tillgängligheten lett till.

Bifoga en utförligare projektbeskrivning (max 10 A4-sidor).

4 Kostnadsredovisning

Fyll i de ofärgade cellerna med för projektet gällande information, så uppdateras de färgade automatiskt. Ge akt på de felmeddelanden i rött som visas vid överträdelse av Konkurrensverkets riktlinjer för anslag till forskningsprojekt.

Projektår 1				
Personalnamn, akademisk titel (bifoga CV)	Månadslön enligt KKV:s riktlinjer	Anställningstid i projektet, månader	Arbetstid i procent av heltid	Lönekostnad inkl. sociala avg.
Habte, Osmis, doktorand	23200	12	50%	197 664
Holm, Jerker, Professor	55000	12	10%	97 680
	Summa övriga kostnader (hämtas från tabell 4a)			100 000
	Total kostnad inklusive sociala-, och förvaltningsavgifter			533 714

Projektår 2				
Personalnamn, akademisk titel (bifoga CV)	Månadslön enligt KKV:s riktlinjer	Anställningstid i projektet, månader	Arbetstid i procent av heltid	Lönekostnad inkl. sociala avg.
Habte, Osmis, doktorand	23200	12	50%	197 664
Holm, Jerker, Professor	55000	12	10%	97 680
	Summa övriga kostnader (hämtas från tabell 4a)			30 000
	Total kostnad inklusive sociala-, och förvaltningsavgifter			439 214

Projektår 3				
Personalnamn, akademisk titel (bifoga CV)	Månadslön enligt KKV:s riktlinjer	Anställningstid i projektet, månader	Arbetstid i procent av heltid	Lönekostnad inkl. sociala avg.
	Summa övriga kostnader (hämtas från tabell 4a)			0
	Total kostnad inklusive sociala-, och förvaltningsavgifter			0

4a Redovisning övriga kostnader

	År 1	År 2	År 3
Material och utrustning			
Resor	30 000	30 000	
Övriga kostnader	70 000		
Summa	100 000	30 000	0

Observera! Summan av de övriga kostanderna för något av åren överstiger den i riktlinjerna fastslagna övre gränsen för övriga kostnader, med hänsyn till antalet projektmedlemmar samt deras akademiska titlar.

5 Kostnadssammanfattning (anges i kronor) för nu sökt anslag

Total projektkostnad

972 929

Därav söks från

Tidigare erhållna anslag från

Konkurrensverket	Annan anslagsgivare *	Konkurrensverket	Annan anslagsgivare **
972 926 kr		0 kr	

*Anslagsgivarens namn

Ansökan inlämnad, datum

Sökt belopp

--	--	--

**Anslagsgivarens namn

Ansökan beviljad, datum

Beviljat belopp

--	--	--

6 Övriga projekt som samtidigt kommer att ledas av huvudansvarig

Projekttitel För att radbryta texten, använd Alt + Enter

Self Image and Economic Behavior (Handelsbankens forskningsstiftelser)

Namn och institution på personer som beviljas forskningsbidrag kommer att publiceras på Konkurrensverkets webbplats.

Konkurrens effekter på marknaden för fordonsbesiktning

Introduktion

Monopolet på den svenska fordonsbesiktningmarknaden avskaffades den 1 juli 2010. Det är snart fem år sedan och sedan dess har endast ett fåtal mindre studier analyserat effekterna av regelreformen samt den nya marknadens funktionssätt (se t.ex. Nilsson, 2012, Backmark och Hansson, 2014, Nyström, 2014). Samtidigt finns det tecken på tämligen omfattande förändringar på marknaden som att antalet besiktningstationer vuxit från 190 till ca 350, vilket påverkar tillgänglighet men också konkurrensförhållanden på många lokala marknader.¹ Till detta kommer en ökad differentiering avseende bilbesiktningstjänsten avseende öppettider samt förbokning. Nedanstående projekt avser att analysera ett antal aspekter på den svenska marknaden för fordonsbesiktning genom att använda ett unikt rikt datamaterial som innehåller över 20 miljoner besiktningar från året innan regleringen skedde (2009) till och med 2014. Denna datamängd ger stora möjligheter att undersöka såväl effekter av regelreformen som beteende på marknaden. Nedan presenteras två delprojekt som skall studeras. Projektet förväntas resultera i ett antal forskningsartiklar som skall vara publicerbara i internationella forskningstidskrifter. Planen är vidare att dessa artiklar skall ingå i en doktorsavhandling av Osmis Habte vid Nationalekonomiska Institutionen vid Lunds Universitet som handleds av Jerker Holm (huvudhandledare, sökande) och Florian Maican (IFN, Göteborgs Universitet) som biträdande handledare.

Besiktningbeteende och Konkurrens

I denna del av projektet är syftet att analysera hur graden av konkurrens påverkar besiktningbeteendet. Utgångspunkten för denna analys är att bilägaren har delvis andra motiv än besiktningföretaget. För bilägaren kan man förvänta sig att denne i många avseenden är intresserad av att köra en säker och miljövänlig bil och att bilägaren därför har intressegemenskap med besiktningföretaget att besiktning görs på ett adekvat sätt. Samtidigt kan man tänka sig att bilägare skiljer sig åt och att en del är mer angelägna att få sin bil godkänd än att få sin bil underkänd även om bilen enligt regelverket bör underkännas. Exempelvis kan detta ske om bilägaren är i färd med att sälja sin bil eller anser att det är mindre viktigt om vissa detaljer inte uppfyller reglerna. En bilägare som exempelvis aldrig har

¹ Siffrorna har erhållits från Transportstyrelsen.

passagerare i baksätet kanske inte anser det så viktigt att säkerhetsbältena i baksätet är felfria. Man kan också anta att en del bilägare som får sin bil underkänd anser det slöseri med tid och pengar att visa upp bilen på efterkontroll när denne åtgärdat felet. Av detta kan man sluta sig till att det sannolikt finns ett visst kundsegment som, allt annat lika, skulle föredra en bilbesiktningstation som upprätthöll en mindre strikt besiktningpolicy än den som föreskrivs av regelverket.

Vad gäller de privata besiktningföretagen så kan det antas att deras överordnande motiv är att maximera vinsten under ett antal restriktioner. En första och viktig restriktion är att marknaden är reglerad och skulle ett företag göra undermåliga besiktningar kan de förlora sin ackreditering, vilket skulle vara till stor skada för företaget. För att kontrollera besiktningens kvalitet följer Transportstyrelsen regelmässigt upp besiktningföretagen genom oanmälda tillsynsbesiktningar. Man låter då oanmält besiktiga bilar på utvalda stationer. Bilarna kontrolleras noga av Transportstyrelsen för att undersöka kvaliteten på besiktningen genom att bl.a. se om fel och brister upptäckts. Samtidigt skall det sägas att antalet tillsynsbesiktningar som årligen görs av Transportstyrelsen är mycket begränsat. Enligt Nyström (2014) gjordes 134 tillsynsbesiktningar under 2011 och 2012, vilket motsvarar i genomsnitt 67 per år. Med tanke på att det under åren fanns ca 250 stationer fick endast knappt en fjärdedel ett tillsynsbesök under respektive år. Till detta kommer att antalet besiktningar per år i Sverige är ca fem miljoner, vilket innebär att i genomsnitt endast drygt en av 100 000 besiktningar är en tillsynsbesiktning. Utifrån detta kan man anta att det finns ett utrymme för besiktningföretagen att vara olika strikt med sina kontroller. Man kan därför inte utesluta att vissa stationer som inte fullt utnyttjar sin kapacitet kan ha motiv att "locka" vissa kunder med en mindre strikt kontroll, men också i vissa fall göra en alltför strikt kontroll, något vi återkommer till längre fram.

Man kan inte förvänta sig att vinstmotivet alltid driver mot en mindre sträng besiktningpolicy. Från ett teoretiskt perspektiv torde detta ske då kapaciteten inte är fullt utnyttjad samt då företaget riskerar att förlora många kunder genom en strikt besiktningpolicy. Det senare fallet bör vara beroende av om besiktningstationens kunder har attraktiva alternativ, det vill säga, om det finns konkurrerande besiktningstationer i närheten. En enkel teoretisk analys av incitament ger alltså vid handen att det kan finnas skäl att förvänta sig en negativ korrelation mellan sannolikheten att en bil underkänns och graden av konkurrens. Empiriskt kan graden av konkurrens approximeras med antalet kilometer till närmaste konkurrerande besiktningstation alternativt antalet stationer som är nåbara inom en

viss körtid). Det finns vissa nya resultat från studier av utsläppskontroll av bilar i New York som antyder ett samband mellan graden av konkurrens och beteendevikelser från regler (se Bennet m.fl., 2013) i den riktning som ovan förmodas.

När graden av konkurrens är låg kan man tänka sig att företaget har incitament till onödigt strikt kontroll. Anledningen till detta är att om en besiktningstation har outnyttjad kapacitet och monopol på besiktningar i sitt närområde kan en strikt besiktningpolicy leda till fler efterkontroller, vilket i sin tur genererar ytterligare intäkter och vinster om kostnaden för efterkontroll är tillräckligt låg.²

Det finns alltså skäl att förvänta sig att graden av konkurrens kan påverka företags besiktning beteende på olika sätt. Detta delprojekt kommer att studera just denna fråga. Det finns stora utsikter att göra viktiga forskningsbidrag till den internationella forskningss litteraturen då kvantiteten data och dess kvalitet är mycket hög. Dessutom inkluderar datamängden ett stort antal observationer innan avregleringen då incitamenten kan antas vara helt annorlunda och därmed utgör ett intressant jämförelsematerial. Projektet kommer att använda data från Transportstyrelsen som avser utfall från besiktningar för åren 2009-2014 för varje enskild besiktningstation. Vi kommer även att ha tillgång till besiktningstationernas geokoordinater, vilket innebär att vi kan generera en proxyvariabel för graden av konkurrens för varje station och därmed kan vi studera effekten av konkurrenstrycket. Utöver detta kommer vi att använda oss av en stor mängd kontrollvariabler (som befolkning, inkomst per capita, bilmodell m.m.).

Marknadsinträden och dess Effekter

Det finns viktiga avregleringseffekter att studera på besiktningmarknaden. En av de mest slående effekterna är att antalet besiktningstationer har drastiskt ökat och nästan fördubblats på mindre än fem år. En intressant fråga i samband med detta rör besluten att träda in på olika marknader. Frågan om var företag gör sina marknadsinträden är av stor betydelse när man skall förstå framväxt av konkurrens i olika sammanhang. En mängd teoretiska modeller har utvecklats för att förstå dessa inträden (se t.ex. Bresnahan och Reiss, 1990, 1991, Mazzeo, 2002 samt Seim 2001, 2006) och i experiment har man studerat beteende i strategiska spel

² I normalfallet är priset på en efterkontroll 50-70 procent av priset på en ordinarie besiktning (enligt siffror från Transportstyrelsen).

som marknadsinträden kan tänkas ge upphov till (se t.ex. Andersson och Holm, 2010). I och med uppföljningen av avregleringen har data samlats in avseende exakt var och när varje ny besiktningssation etablerats. Denna data kommer projektet att få tillgång till tillsammans med en mängd annan information om de lokala marknaderna. Det finns därmed goda möjligheter att testa olika teoretiska modeller på den svenska datan. En speciell omständighet som gör inträden på den svenska besiktningssmarknaden intressant är att lokaliseringar innan avregleringen inte är ett resultat av en jämvikt i ett icke-kooperativt lokaliseringsspel utan av en statlig ambition att tillhandahålla en rationell bilbesiktning. Därmed kan lokaliseringen innan avregleringen antas vara bestämd utifrån en välfärdsmaximerande intention. Detta innebär att projektet har möjlighet att studera inträden på en marknad som avregleras vilket ger ett nytt perspektiv på dessa modeller och dessutom studien en direkt policyrelevans för andra marknader där avreglering övervägs.

Den lokala konsumentefterfrågan på besiktningstjänster kommer att vara en viktig bestämningsfaktor för företagets inträdesbeslut. En ambition är därför att skatta denna efterfråga, vilken kommer att vara beroende av en mängd faktorer som befolkningsdensitet, antal registrerade fordon inom olika radier från existerande stationer m.m. Genom att noga bestämma dessa variabler förväntar vi oss att även kunna skatta den välfärdsvinst som marknadsinträden fört med sig på grund av att bilägarna i genomsnitt har kortare avstånd till sin besiktning.

Implikationer för den förda Politiken och Berörda Myndigheter

Det finns stora utsikter att projektet kan generera viktiga implikationer för framtida regelreformer samt för den existerande uppföljningen av bilbesiktningssmarknaden. Avregleringen på besiktningssmarknaden har följts upp av berörda myndigheter. Det ligger emellertid i sakens natur att sådana uppföljningar inte kan bli för omfattande. Det är därför viktigt att forskare deltar i detta arbete med sina metoder och frågeställningar. Djuplodande forskningsrapporter på den svenska bilbesiktningssmarknaden där data finns av utomordentlig kvalitet kan ge viktig information till avregleringar på andra områden och då i synnerhet för områden som innefattar kontrollverksamhet. I det mer rutinmässiga arbetet kan projektets forskningsrapporter förhoppningsvis leda till att myndigheter får uppslag till hur uppföljningen kan förbättras, exempelvis var man skall leta efter regelvidriga besiktningar. Utöver detta kan forskningen leda till uppslag avseende mer effektiv reglering av marknaden.

Praktisk Information

Data

Hösten 2014 inleddes samtal med Transportstyrelsen om att få tillgång till data för projektet och de frågor som kvarstår är främst av praktisk natur som överföring av stora datamängder samt att se till att Personuppgiftslagen (PUL) ej kommer att åsidosättas.

Kostnader

Utöver personalkostnader söks kostnader för följande:

Datamaterial från Transportstyrelsen har utlovats gratis. Då datamängderna är av en sådan storlek budgeteras 20000kr för oförutsedda utgifter avseende inköp av program, konsulttjänster m.m. för överföring av data till lämpligt statistikprogram. Kontakter har även förts med SCB för att komma åt vissa uppgifter (bl.a. befolkningsdensiteter inom givna geografiska områden) som skulle öka precisionen i skattningarna av konsumentefterfrågan av besiktningstjänster på de olika lokala marknaderna. SCB tar ut avgifter för att tillhandahålla sådan data. Projektet budgeterar därför en engångskostnad om 50000 kr för detta.

I projektet har även budgeterats 30 000kr per år för resor, vilket skall täcka konferensresor till lämpliga internationella konferenser och workshops men även andra resor som t.ex. besök på Transportstyrelsen (i Norrköping).

Deltagare i Projektet

Osmis Habte (doktorand). Antagen till forskarutbildningen på Nationalekonomiska institutionen vid Lunds Universitet 2013. Tog sin Masterexamen vid Göteborgs universitet. Habtes mastersuppsats belönades med Malmstenpriset för bästa masteruppsats 2012. Uppsatsen vann även förstapriset i Konkurrensverkets uppsatstävling i nationalekonomi. CV bifogas.

Håkan Jerker Holm (sökande, huvudhandledare till Osmis, Professor). Tjänstgör vid Nationalekonomiska Institutionen vid Lunds Universitet. Har stor erfarenhet av konkurrensfrågor som expert i domstolar, författare till konsultrapporter och teoretiska samt empiriska forskningsartiklar inom tillämpad spelteori, industriell organisation och experimentell ekonomi. CV bifogas.

Florin Maican (Fil. Dr., biträdande handledare till Osmis). Disputerade 2010 vid Göteborgs universitet. Tjänstgör som "research fellow" på Institutionen för Nationalekonomi med Statistik vid Göteborgs universitet och Institutet för Näringslivsforskning. Har stor erfarenhet att arbeta med stora datamängder och ekonometriska modeller inom industriell organisation. Länk till CV och forskning: <https://sites.google.com/site/maicanfg/>.

Litteratur

- Andersson, O. & Holm, H.J., 2010. Endogenous communication and tacit coordination in market entry games – an explorative experimental study”, *International Journal of Industrial Organization* 28, 477-495.
- Backmark, J. & Hansson, P., 2014. Hur nya företag skapar konkurrensfördelar på marknaden för fordonsbesiktning. Magisteruppsats på Södertörns Högskola.
- Bennett, V. M., Pierce, L., Snyder, J., & Toffel, M., 2013. Customer-driven misconduct: How competition corrupts business practices. *Management Science*, 59:8, 1725-1742.
- Bresnahan, T. F., & Reiss, P. C. 1990. Entry in monopoly markets. *Review of Economic Studies*, 57(4), 531–553.
- Bresnahan, T. F., & Reiss, P. C. 1991a. Entry and competition in concentrated markets. *Journal of Political Economy*, 99(5), 977–1009.
- Bresnahan, T. F., & Reiss, P. C. 1991b. Empirical-models of discrete games. *Journal of Econometrics*, 48(1–2), 57–81.
- Mazzeo, M. J. 2002. Product choice and oligopoly market structure. *Rand Journal of Economics*, 33(2), 221–242.
- Nilsson, Jan-Eric, 2012 Regelförändringar i transportsektorn - Effekter av omregleringen inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning. Konkurrensverkets uppdragsforskningsserie 2012:6.
- Nyström, J. 2014. Den svenska fordonsbesiktningen – regleringens existensberättigande och välfärdseffekter av reformen. *Ekonomisk Debatt*, 5, 59-69.
- Seim, K. 2001. Spatial differentiation and market structure: The video retail industry. *Yale University Dissertation*.
- Seim, K. 2006. An empirical model of firm entry with endogenous product-type choices. *Rand Journal of Economics*, 37, 619–642.