

Fordonsbesiktningsmarknaden 2012



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet Marknadstillsyn & Marknadsövervakning

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2013-1539

ISBN

Författare Heléne Jarefors

Månad År April 2013

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Fordonsbesiktningsmarknaden omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver utvecklingen under perioden 1 januari 2012 till och med 31 december 2012.

Norrköping april 2013

Staffan Widlert
Generaldirektör Transportstyrelsen

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	7
2	FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	8
2.1	Vad är en marknad?	8
2.2	Fordonsbesiktningsmarknaden.....	8
2.3	Besiktningsföretag på marknaden	9
2.4	Företagens marknadsandelar	10
2.5	HH-Index.....	11
3	TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING	12
3.1	Trafiksäkerhet och Miljö	13
3.1.1	Kontrollbesiktning	13
3.1.2	Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning	16
3.2	Prisutveckling.....	19
3.3	Teknikutveckling	20
3.4	Tillgänglighet.....	22
3.4.1	Geografisk tillgänglighet	22
3.4.2	Tidsmässig tillgänglighet och öppettider	22
3.5	Antal verksamma tekniker	23
3.6	Enkät om etableringshinder	25
4	OMVÄRLDSBEVAKNING	26
4.1	Besök hos Trafiksäkerhetsverket i Finland.....	26
4.1.1	Tillsyn	26
4.1.2	Samverkan med besiktningsföretagen	27
4.1.3	Avgifter	27
5	SWEDAC	28
5.1	Samplanering av aktiviteter mellan Swedac och Transportstyrelsen	28
5.2	Rapportering till Swedac.....	28
5.3	Samverkansmöten med Swedac	28
6	INTERN RAPPORTERING	29
7	SAMVERKAN MED BRANSCHEN	30
7.1	Samverkansmöten med branschen	30
7.2	Branschorganisationer	30
8	DELUTFÖRSÄLJNING AV AB SVENSK BILPROVNING	31
9	HAR MÅLEN MED AVREGLERINGEN UPPFYLLETS?	31

10 ANALYS OCH FÖRSLAG PÅ FÖRBÄTTRINGAR	33
10.1 Förbättra Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg	33
10.2 Förbättrad tillsyn genom likformighetsbedömning	34
10.3 Tillsyn av certifierade tekniker	34
10.4 Ömsesidigt erkännande av ackrediteringar	35
10.5 Enhetligt protokoll ut mot kund	36
10.6 Fordonsspecifika uppgifter	37
10.7 Ökad kvalitet i polisens inrapportering till trafikregistret	37
10.8 Utökat mandat för Swedac	38
11 TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE 2013.....	40
BILAGA 1: PRISUTVECKLING UNDER ÅRET.....	41
BILAGA 2: UTVECKLING AV TIDSMÄSSIG TILLGÄNGLIGHET	46
BILAGA 3. KARTOR ÖVER GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET.....	53
BILAGA 4. ENKÄT OM ETABLERINGSHINDER	61

1 Sammanfattning

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningsmarknaden i Sverige. Efter det har marknaden utvecklats långsamt. Det är endast på lokal nivå i större tätorter som en viss konkurrens uppstått. I stort fungerar besiktningsverksamheten på samma sätt som innan omregleringen. Det är fortfarande långt till en väl fungerande marknad i bemärkelsen konkurrens mellan företag och möjligheter för kunder utanför större tätorter att välja besiktningsföretag.

Den forna monopolaktören AB Svensk Bilprovningens dominerande ställning har bromsat marknadsutvecklingen. Med sitt rikstäckande besiktningsstationsnät och sitt renommé har det inte varit lätt för de nya företagen att slå sig in på marknaden.

Under året genomförde Transportstyrelsen en enkät riktad till besiktningsföretagen om upplevda etableringshinder vid inträde på marknaden. De största upplevda etableringshindren var ackrediteringsprocessen, tillgången på utbildad personal och tillgången till utbildning. Vidare riktades kritik mot Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg.

- Konkurrens har ökat på marknaden. Framst genom försäljningen av en tredjedel av AB Svensk Bilprovningens besiktningsstationer.
- Besiktningsföretagen upplever att certifieringsprocessen av besiktningsstekniker, ackrediteringsprocessen av besiktningsföretag samt tillgång på utbildning och utbildad personal är etableringshinder på marknaden.
- Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat med 16 % från 232 till 270 stycken. Inga stationer har stängts.
- Öppettiderna på kvällar och helger har minskat under året.
- Priserna har i stort sett legat stilla jämfört med konsumentprisindex (KPI). Prisnivån är högst i Stockholmsområdet och lägst i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner
- Transportstyrelsens tillsyn 2012 visar att de företag som trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningskvalitet på sina förrättningar som AB Svensk Bilprovning.
- Teknikutvecklingen avseende besiktningsmetoder har varit liten.



2 Fordonsbesiktningsmarknaden

2.1 Vad är en marknad?

Det finns olika föreställningar om vad som utgör en marknad. Det är vanligt att företag använder termen marknad för att beteckna det område där de säljer sina produkter eller för att generellt hänvisa till den bransch eller sektor de tillhör. Ett annat sätt att beskriva en marknad är som en uppsättning uppgörelser genom vilka köpare och säljare kommer i kontakt för att utbyta varor och tjänster.

Europeiska kommissionen har tillkännagett följande definition av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning: "En relevant produktmarknad omfattar alla varor eller tjänster som på grund av sina egenskaper, sitt pris och den tilltänkta användningen av konsumenterna betraktas som utbytbara. Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilken konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framför allt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren".

2.2 Fordonsbesiktningsmarknaden

För fordonsbesiktningsmarknaden finns av tidigare nämnda skäl ett behov av att dela in den i delmarknader. Två företag som befinner sig i samma region konkurrerar t.ex. inte med varandra ifall det ena företaget är ackrediterat för besiktning av lätta fordon medan det andra företaget är ackrediterat för tunga fordon. Vidare finns anledning att dela in riket i mindre delar, t.ex. län eller kommuner, eftersom det är långt ifrån alla regioner som har fler än ett besiktningsföretag.

Fordonsbesiktning är en obligatorisk regelstyrd verksamhet. Därför kan besiktningsföretagen inte påverka det totala antalet besiktningar utan bara konkurrera om andelar av totalvolymen. Totalvolymen varierar år från år beroende på att exempelvis antalet nyregistrerade fordon varierar.

5,79 miljoner besiktningar genomfördes under 2012. Detta ska jämföras med 5,86 miljoner 2011. Samtidigt har antalet verksamma besiktningstekniker under samma period ökat från 1550 till 1 720 (se vidare kap. 3.5). Ett ökat antal verksamma tekniker på en minskad totalvolym indikerar en sänkt produktivitet på marknaden.

Besiktningarna kan delas upp i besiktningstyperna kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning samt i kategorierna lätta, tunga och övriga fordon¹.

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den antalsmässigt största marknadskomponenten. Därför koncentreras större delen av Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning på den.

2.3 Besiktningsföretag på marknaden

Elva besiktningsföretag verkar på marknaden. Under 2012 tillkom tre nya företag. Inget företag har lämnat marknaden. Besiktningsföretagens ägarstruktur redovisas i tabell 1.

Tabell 1. Besiktningsföretagens ägarstruktur.

Besiktningsföretag	Ägare
Carspect AB	Bridgepoint
AB Svensk Bilprovning	Svenska staten (52 %) och åtta branschorganisationer ²
Applus Bilprovning AB	Carlyle Investment Management L.L.C.
Besiktningskluster 2 AB (NY)	AB Svensk Bilprovning
ClearCar AB (NY)	Privat AB, ingår inte i någon koncern
DEKRA Automotive AB	Dekra e.V., en icke vinstdrivande förening med 30 000 medlemmar
Fordonsprovarna i väst AB	Privat AB, ingår inte i någon koncern
Inspecta Sweden AB	3i Group (71, 5 %), ICG funds och Inspectas operativa ledning
Opus Bilprovning AB (NY)	Opus Group AB, ingår inte i någon koncern
SMP Svensk Maskinprovning	SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (Svenska staten genom RISE Holding AB äger samtliga aktier i SP)
Ystad Bilbesiktning AB	Privat AB, ingår inte i någon koncern

¹ Fordonslagen (2002:574) 4 kap. 2 a § Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,
3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

² Billförsäkringsföretagen (Holmia Försäkrings AB, Folksam ömsesidig sakförsäkring, Länsförsäkringar Wasa Försäkrings AB, If Skadeförsäkrings AB, Trygg Hansa Försäkrings AB) (12 %), Motorbranschens Riksförbund (12 %), Motormännens Riksförbund (5 %), Motorförarnas Helynykterhetsförbund (5 %), Kungliga Automobil Klubben (5 %), Svenska Taxiförbundet (3 %), Sveriges Åkeriföretag (3 %) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 %).

Besiktningsföretagen har valt att ackreditera sig för en eller flera fordonskategorier, se tabell 2. Ackrediteringen utförs av Swedac³ och gäller länsvis. Företagen måste erbjuda alla besiktningstyper i länet.

Tabell 2. Besiktningsföretagens ackreditering

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori ⁴		
	1	2	3
A-besiktning AB (Carspect)	X		
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Applus Bilprovning AB	X		
Besiktningskluster 2 AB	X	X	
ClearCar AB	X		
DEKRA Automotive AB	X	X	X
Fordonsprovarna i väst AB	X	X	
Inspecta Sweden AB			X
Opus Bilprovning AB	X	X	
SMP Svensk Maskinprovning			X
Ystad Bilbesiktning AB	X		
Totalt antal företag (2011 års siffror inom parentes)	9 (5)	5 (2)	3 (2)

2.4 Företagens marknadsandelar

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning (ASB) där staten är majoritetsägare. ASB hade under 2012 en marknadsandel av 85,86 % (se tabell 3).

Den 5 november 2012 genomfördes försäljningen av en del av Svensk Bilprovning till Opus Bilprovning (se även kapitel 8). Samtidigt började Besiktningskluster 2 AB rapportera sina besiktningar till Transportstyrelsen på eget organisationsnummer. Fram till det datumet betraktar Transportstyrelsen AB Svensk Bilprovning och dess dotterbolag som en enhet vid redovisning av marknadsandelar.

³ Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment)

⁴ Fordonslagen (2002:574) 4 kap. 2 a § Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,
3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

Tabell 3. Totalmarknaden: Marknadsandelar baserat på antalet rapporterade besiktningar per besiktningsföretag. Källa: Transportstyrelsen.

Besiktningsföretag	2011	2012
A-besiktning AB (Carspect)	2,00%	4,05%
AB Svensk Bilprovning	97,63%	85,86%
Applus Bilprovning AB	0,19%	0,64%
Besiktningskluster 2 AB		4,24%
ClearCar AB		0,00%
DEKRA Automotive AB	0,03%	0,29%
Fordonsprovarna i väst AB	0,00%	0,08%
Inspecta Sweden AB	0,01%	0,01%
Opus Bilprovning AB		4,62%
SMP Svensk Maskinprovning	0,08%	0,07%
Ystad Bilbesiktning AB	0,05%	0,14%

2.5 HH-Index

HH-Index⁵ beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden⁶. Ju fler företag och ju mer jämnstora dessa är, desto lägre blir indexvärdet. Höga värden på HH-Index indikerar ett lågt antal företag, värdet blir även högre om en aktör har stor andel av marknaden. I en monopolsituation antar HHI sitt maximala värde (10 000). Ett lågt HH-Index innebär omvänt att koncentration är låg och indikerar därmed god konkurrens. Ett HHI under 1000 tyder på en högt konkurrensutsatt marknad medan HHI över 2500 tyder på en hög marknadskoncentration.

Tabell 4. HHI baserat på antalet rapporterade besiktningar. Källa: Transportstyrelsen.

	HH-Index	
	2011	2012
Totalmarknaden	9 536	7427

⁵ Herfindahl-Hirschmans Index

⁶ Ett exempel: tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 (%).
HHI

3 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning

Transportstyrelsens uppdrag är enligt fordonslagen⁷ att ”kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet”. Inom Transportstyrelsen är detta uppdrag delegerat till väg- och järnvägsavdelningens enhet för marknadstillsyn och marknadsövervakning.

Under 2012 har Transportstyrelsen genomfört 79 tillsyner. Av dem är 46 tillsynsbesök vid olika besiktningstationer. Tillsynerna har varit planerade och riskbaserade⁸. Tillsynerna går till så att Transportstyrelsen besöker de olika besiktningplatserna och deltar/följer med vid olika typer av besiktningar. Vidare genomfördes 33 administrativa tillsyner med inriktning på exempelvis pris, öppettider och besiktningens kvalitet.

Vid marknadstillsyn och marknadsövervakning följer Transportstyrelsen konkurrensvillkor, villkor för marknadstillträde samt villkor för köparen av tjänsten (fordonsägare eller näringsliv). Det handlar om att ge en samlad bild av hur marknaden, inklusive eventuella delmarknader, utvecklar sig ur ett effektivitets- och konkurrensperspektiv. Metodmässigt delas tillsynen och övervakningen in i tre faser: insamling, bearbetning och analys samt avrapportering. Verksamheten sker löpande och avrapporteras tertiälvist till näringsdepartementet. Avrapportering sker även löpande till Swedac, till certifieringsorgan för kompetens, internt inom Transportstyrelsen och på Transportstyrelsens hemsida.

Marknadsövervakning av fordonsbesiktningensmarknaden bör enligt Transportstyrelsens mening göras med fokus på effekter för köparen av tjänsten, för besiktningensföretagen och för samhället.

Följande frågor är av intresse för Transportstyrelsen att besvara:

- Har köparen av tjänsten möjlighet att välja besiktningensföretag i ”sin” region?
- Varierar priset på besiktningstjänsten?
- Kan köparen av tjänsten förvänta sig en likvärdig kvalitet på besiktningstjänsten (avseende trafiksäkerhet och miljö)?
- Vilka barriärer för marknadstillträde finns (enligt besiktningensföretagen)?

Vidare besvarar vi följande frågor i rapporten:

- Hur förändras strukturen på marknaden med fokus på marknadskoncentration, företagsrörlighet och marknadsmakt?

⁷ Fordonslagen 2002:574 (2010:39) 5 kap. 3 a §.”

⁸ Begreppet riskbaserat innebär att Transportstyrelsen i första hand gör tillsynsbesök hos besiktningensföretag vars bedömningar påtagligt avviker från det normala eller att tillsynsbesök planeras in efter att Transportstyrelsen mottagit signaler om missförhållanden alternativt klagomål från allmänhet, media eller från polis (efter en flygande inspektion).

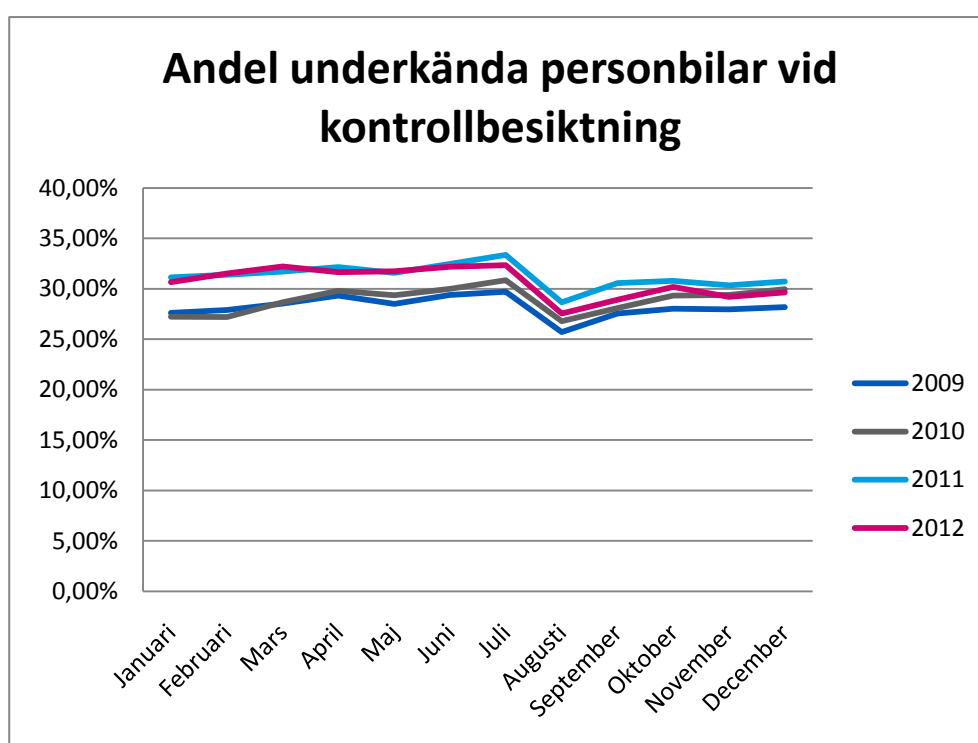
- Hur påverkas sysselsättningsgraden i branschen?
- Hur påverkas produktiviteten?

3.1 Trafiksäkerhet och Miljö

3.1.1 Kontrollbesiktning

När det gäller besiktningskvalitet på en övergripande nivå, så visar tabell 5 nedan andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning per månad. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller:

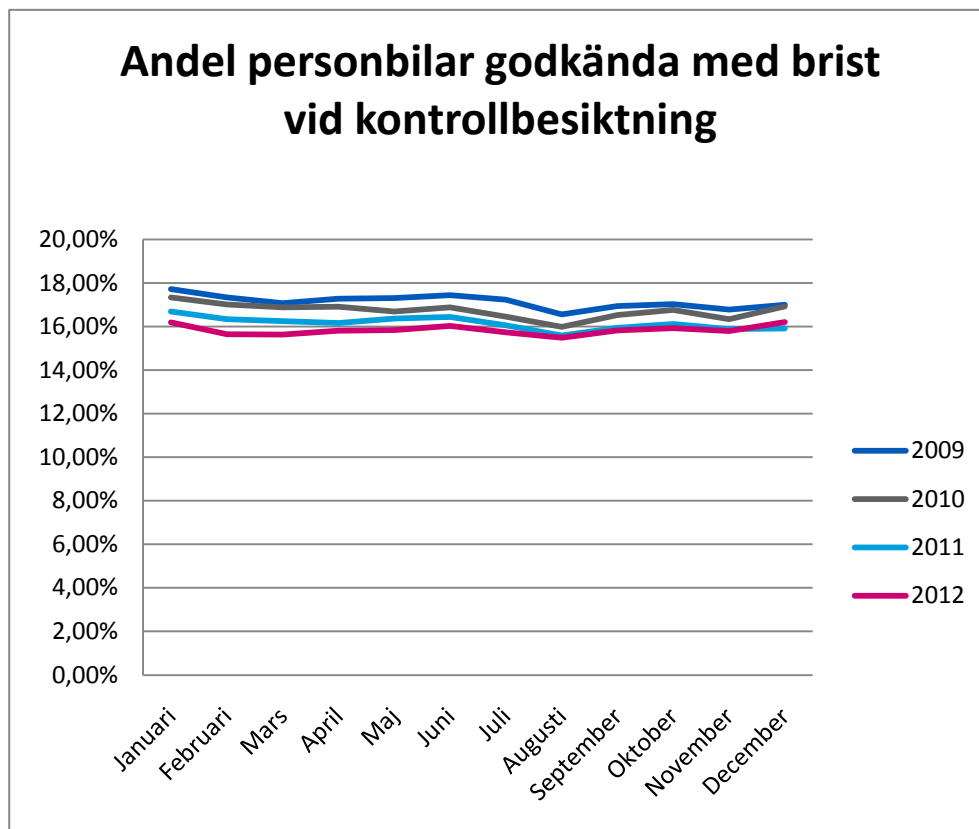
Tabell 5. Källa: Transportstyrelsen



Tabell 6 visar andel personbilar godkända med brist⁹ vid kontrollbesiktning per månad. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller:

⁹ Godkänd med brist kallas också villkorstvåa (2x). Det innebär att det ligger på fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet. Ingen efterkontroll krävs om antalet 2x inte uppgår till fem eller fler, alternativt att det inte samtidigt förekommer brister med bedömningen 2 eller 3. TSFS 2010:84.

Tabell 6. Källa: Transportstyrelsen

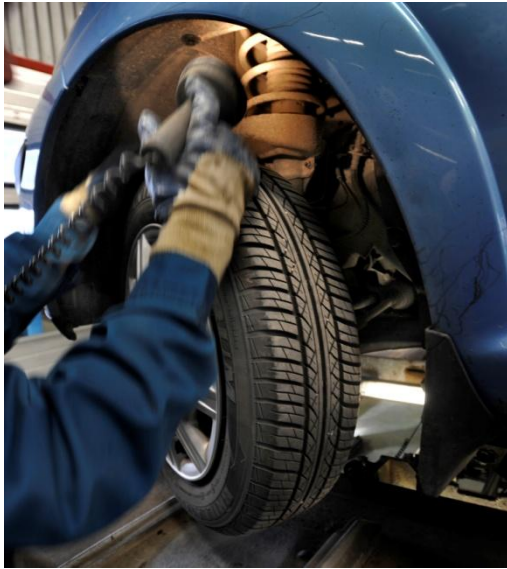


Transportstyrelsens tillsyn 2012 visar att de företag som trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningskvalitet på sina förrättningar som AB Svensk Bilprovning.

Vid tillsynsbesöken kontrolleras kravefterlevnaden av föreskrifter:

- Görs de kontroller som föreskrivs?
- Används förskrivna metoder?
- Bedöms brister enligt föreskrift?
- Blir fordonet korrekt underkänt/godkänt?

Utöver detta används tillsynsbesöken som underlag för att följa teknikutvecklingen (se vidare i kap. 3.3).



Vid tillsynerna av besiktningsföretagens besiktningsstationer har upptäckts ett antal avvikelser. De avvikelser som frekvent återkommer lokalt på olika orter och besiktningsföretag är:

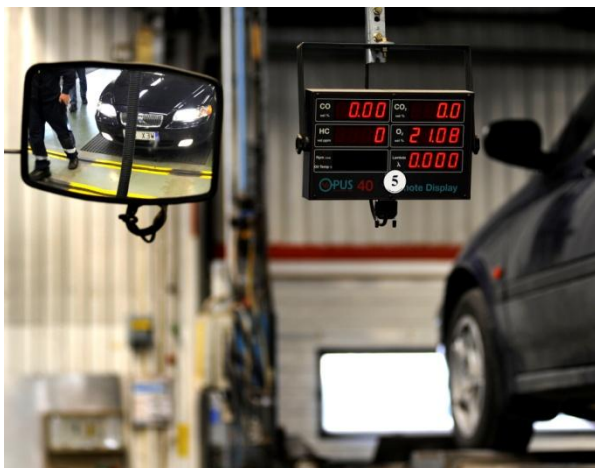
TRAFIKSÄKERHET

- Bristfällig kontroll av kulkoppling
- Högttrycksprov vid bromskontroll uteblir ofta
- Bristfällig kontroll av kollektivtrafikutrustning
- Bristfälliga kontroller av bygelkoppling, kärvhet och underhålsbussning
- Bristfälliga kontroller under motorhuv
- Kontroll av varningstriangel sker oftast genom att teknikern nöjer sig med att kontrollera befintlighet av fodral, inte innehållet i fodralet
- Bristfällig kontroll av svängningsdämpare.

MILJÖ

- Felaktig hantering av fordon som omfattas av elektronisk miljökontroll (OBD¹⁰-kontroll)
- Felaktiga gränsvärden anges på protokoll.

¹⁰ On Board Diagnostics, OmBordDiagnos



3.1.2 Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning

Registreringsbesiktning

Registreringsbesiktning utförs på t.ex. begagnade, importerade och ändrade fordon samt exportfordon. För att följa marknaden inom områdena registrerings-, moped-, och lämplighetsbesiktningar genomför Transportstyrelsen stickprovsmässiga tillsyner. Tillsynerna genomförs som tillsynsbesök på besiktningsföretagens stationer. Där kontrolleras hur besiktningarna utförs. Dessutom genomförs administrativa tillsyner av företagets besiktningsakter (s.k. aktgranskning). Tillsynsbesöken behöver inte nödvändigtvis vara samma som de stationer som följs upp vid aktgranskning. Swedac och Transportstyrelsen utför aktgranskning gemensamt medan tillsynsbesöken görs i samband med de tillsynsbesök som görs vid kontrollbesiktning.

Swedac och Transportstyrelsen kontrollerar att fordon underkänts, alternativt godkänts enligt gällande krav. Efter genomförd aktgranskning diskuteras de avvikelser som kan bero på otydliga regler med ansvariga för regelverket på Transportstyrelsen, innan de delges besiktningsföretagen.

Tillsynsbesök har gjorts under året på ca 10 stationer av de 125 stationer som vid årsskiftet 2012/2013 erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar¹¹. Hur många fordon som varit bokade för registreringsbesiktning besöksdagen varierar kraftigt mellan stationerna. Transportstyrelsen vill att det ska vara normal produktion vid tillfället för besöket för att kunna delta i den verkliga miljön, för berörda tekniker. I några fall har fordon godkänts som borde varit underkända. Under året har inte någon aktgranskning skett mot besiktningsföretag som är ackrediterade för kategori 3-fordon.

¹¹ enligt Swedac omfattningsbilaga till ackrediteringsbeslut.

Under året har 9 av 11 besiktningsföretags akter kontrollerats. I början av året var akterna från december 2011. Första delen av året beställdes akterna från besiktningsföretagen av Transportstyrelsen och andra delen av året av Swedac, allt för att ligga i fas med Swedac's ackreditering av besiktningsföretag. I akten ska t.ex. framgå i vilken omfattning besiktningen utförts och vilka system (fordonet delas in i olika system t.ex. driv-, broms-, styrsystem) som kan ha påverkats. Det ska även framgå vilket fordonsslag som bestämts, hur den tekniska identifieringen av fordonet fastställts och om fordonet är i standardutförande. Det ska framgå om fordonet uppfyller tillämpliga krav på beskaffenhet och utrustning. Slutligen ska det framgå vilka uppgifter som fastställts och ska föras in i vägtrafikregistret. Avvikelserna kan delas in i fordon som är felaktigt godkända, bristfällig dokumentation och fel vid inmatning i registret. Antalet akter som kontrollerats under 2012 är ca 300 stycken. Motsvarande siffra 2011 var ca 85 stycken.

Exempel på avvikelser från granskning av registreringsbesiktningsakter med indelning enligt ovan.

Fordon som betraktas som felaktigt godkända

- Intyg från tillverkare och påbyggare saknas eller är inte kompletta
- Anpassningsberäkningar för bromsar ofullständigt i fyllda
- Redogörelse över utförda ändringar saknas
- Obligatorisk utrustning saknas.

Bristfällig dokumentation

- Arbetsprotokoll ofullständigt ifyllda. I vissa fall kan det inte fastställas i efterhand hur fordonet såg ut vid registreringsbesiktningen och då ska fordonet betraktas som felaktigt godkänd
- Kravuppfyllelse inte redovisad
- D-värdeskontroll för kopplingsanordningar på lätta och tunga fordon är inte redovisade/utförda.

Fel vid inmatning i trafikregistret

- Textkoder saknas
- Passagerarantal inte angivet
- Avgasdirektiv inte angivet.

En del besiktningstekniker upplever att regelverket för registreringslämplighets- och mopedbesiktning blivit mer komplicerat, vilket medför att det är svårt att hitta det de söker. Regelverket finns inte samlat utan det krävs att tekniker söker efter informationen på flera ställen. För att få en samlad bild inför en registreringsbesiktning kan det behövas kontrollera både svensk lag och förordning, föreskrifter för omfattningen av besiktningen, krav på beskaffenhet och utrustning i andra föreskrifter (hänvisning till EG-direktiv/ ECE-reglemente) eller EU-förordningar och ytterligare föreskrifter för att mata in rätt uppgifter i vägtrafikregistret. Möjligen kan det vara en anledning till att det har förekommit att fordon

godkänts utan att fordonet har obligatorisk utrustning. En annan anledning kan vara att det blir mer och mer vanligt att tekniker får arbeta ensamma och inte har någon kollega på plats att diskutera eventuella problem med. Det tidigare monopolföretaget har haft som mål att det minst skulle finnas två personer med samma behörighet på de stationer som hade registreringsbesiktningar som utbud.

För nya fordon försvann möjligheten att få en registreringsbesiktning utförd från och med 1 mars 2012. Fordonsägarna för dessa fordon ska söka godkännande som helfordon eller nationellt småseriefordon eller utnyttja möjligheten med enskilt godkännande. Av den anledningen är det svårt för Transportstyrelsen att uppskatta hur många fordon som kommer att registreringsbesiktigas kommande år, se vidare under avsnitt Enskilt godkännande.

Mopedbesiktning

Mopedbesiktning utförs på EU klass 2-moped och vår nationella moped. EU moped klass 1 är registreringspliktiga och registreras med stöd av COC¹², därför omfattas inte dessa av krav på mopedbesiktning. Om en EU-moped klass 1 ändras eller föreläggs av polisen måste en registreringsbesiktning utföras. Antalet mopedbesiktningar som utförs under ett år är få. Det är svårt att följa upp om en EU-moped klass 2 eller en nationell moped är förelagd av polisen. Eftersom dessa inte är registreringspliktiga saknas dessa förelägganden i något nationellt register. Transportstyrelsen har inte träffat på någon mopedbesiktning vid stationsbesöken och inte heller fått någon akt inskickad utifrån de tidsperioder som vi kontrollerat vid aktgranskningar.

Lämplighetsbesiktning

En lämplighetsbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för avsedd användning. Exempel på lämplighetsbesiktningar är en personbil som ska användas som övningskörningsbil på en trafikskola eller att en bil ska få registreras som utryckningsfordon. Ingen tillsyn har skett under året.

Enskilt godkännande

Enskilt godkännande får utföras av ackrediterade provningsorgan eller ackrediterade besiktningsföretag och gäller för nya fordon eller fordon som betraktas som nya. Ett företag som vill utföra provning enligt enskilt godkännande måste ha ackrediterats som provningsorgan¹³. Dessa följs upp av den myndighet som utfört ackrediteringen. För besiktningsföretag som ackrediterats som provningsorgan sker uppföljningen av Swedac. Dessutom får de besiktningsföretag som är ackrediterade för fordonskategorierna 1, 2 eller båda¹⁴ utföra enskilt godkännande för den eller de kategorier som ackrediteringen gäller för. Dessa besiktningsföretag följs inte upp avseende

¹² Certificates of Conformity

¹³ Enligt Fordonsförordningen 4 kap. 2-3 §§

¹⁴ Fordonslagen 2002:574, 4 kap. 2a§

enskilt godkännande vare sig av Swedac eller av Transportstyrelsen. Detta beror på att Swedac inte har möjlighet att följa upp något som inte omfattas av ackrediteringen. Transportstyrelsen har heller inget mandat att följa upp enskilt godkännande på samma sätt som registreringsbesiktningar.

I de fall Transportstyrelsen överväger att ompröva ett beslut om enskilt godkännande som fattats genom automatiserad databehandling kan handlingarna begäras från det provningsorgan/besiktningsföretag som utfört provningen. Det ställs följaktligen hårdare krav på uppföljning av registreringsbesiktningar på ändrade fordon som är registrerade i vårt vägtrafikregister än de fordon som betraktas som helt nya. Vidare hanteras provningsorgan/besiktningsföretag på olika sätt avseende uppföljning av enskilt godkännande. Detta leder till ojämlika konkurrensvillkor då de provningsorgan/besiktningsföretag som ackrediterats drabbas av en kostnad för uppföljning medan de besiktningsföretag som "fått det på köpet" inte får det. Vidare ställs det olika krav på att få utföra ett enskilt godkännande jämfört med att utföra en registreringsbesiktning, se vidare under kapitel 3.5 Antalet verksamma besiktningstekniker.

3.2 Prisutveckling

Transportstyrelsen har valt att följa prisutvecklingen på de vanligaste fordonstyperna för ett normalt hushåll i Sverige, via besiktningsföretagens hemsidor. Fordonstyperna som valts är personbil (PB), lätt lastbil (LLB), släpkärra med en totalvikt ($T \leq 3,5$ ton) och motorcykel (MC). I de fall som besiktningsföretagen redovisar husbilar och husvagnar går de i allmänhet att jämföra med lätt lastbil respektive en släpkärra.

Några besiktningsföretag delar upp priset för släpkärror i utan broms ($T \leq 0,75$ ton) och med broms. Priset för släpkärror utan broms är mellan 300 kr till 370 kr vid årets avläsningspunkter. För de besiktningsföretag som inte valt att särredovisa släpkärror utan eller med broms utgår Transportstyrelsen från att de har samma prissättning för samtliga släpkärror $T \leq 3,5$ ton.

Prisuppgifter för kontrollbesiktningar som utförs av besiktningsföretag ackrediterade enligt kategori 3 i fordonslagen¹⁵ har Transportstyrelsen inte haft någon möjlighet att följa då dessa företag inte har några publika uppgifter publicerade.

I bilaga 1 redovisas prisutvecklingen under året i ett antal tabeller. Av tabellerna framgår att det endast skett två prishöjningar samt att det gjorts några mindre prisjusteringar under året. Prishöjningarna har gjorts under mars, april och september av tre av de nyetablerade (besiktningsföretagen som startats efter omregleringen den 1 juli 2010). En del prisjusteringar, både höjning och sänkning, har gjorts på några fordonstyper samtidigt som det förekommit att något besiktningsföretag valt att fortsättningsvis inte redovisa priset för de utvalda fordonstyperna, exempelvis motorcykel.

¹⁵ Fordonslagen 2002:574 kap 4 § 2a pkt 3

I tabellerna som behandlar storstäderna kan det konstateras att nya besiktningsföretagen håller en något högre prisbild än det tidigare monopolföretaget. Kanske accepterar storstadsinnevånare en högre kostnad för sina fordon medan detta inte accepteras i övriga landet. En annan tänkbar anledning kan vara att det är en brist på besiktningstider och det ger en möjlighet att ta ut ett högre pris. Ett högre pris förekommer även i större kommuner med förortskommuner samt i övriga kommuner. Det forna monopolföretaget med dotterbolag har inte gjort någon prisjustering för utvalda fordonstyperna under 2012. Att generellt påstå att det är det forna monopolföretaget med dotterbolag som erbjuder det lägsta priset stämmer inte riktigt. Det förekommer att nyetablerade företag har ett lägre pris, se till exempel släpkärror i större stad och övriga kommuner under december.

Att snittpriset varierar mellan de olika mätpunkterna beror på att besiktningsföretagens produktionsvolymerna inte är konstanta över tid. När väntetid uppstår hos det forna monopolföretaget är kunderna mer benägna att besöka andra besiktningsföretag även om de har ett högre pris vilket i sin tur medför ett högre snittpris. Jämförs snittprisets utveckling mot KPI så är det i första hand storstadsregionerna som har haft en större ökning än övriga landet. För de flesta besiktningstjänster har inte snittpriset utvecklats mer än vad KPI utvecklats under året. I glesbygdskommuner och för kommuner i glesbefolkade regioner är snittpriset samma som minpriset.

Det har framkommit vid samtal med nyetablerade besiktningsföretag att om inte prisbilderna kommer att förändras till fördel för besiktningsföretagen kommer det inte finnas kostnadstäckning för att överleva som företag. I flertalet fall har det påtalats att det forna monopolföretaget inte behövt ta sin investeringskostnad i nutid utan den har gjorts under 50 år. Företagen undrar om det tidigare monopolföretaget får och kan hålla nere sina priser genom intäkterna från försäljningen av dotterbolagen och fastigheterna. De menar att Sverige inte kommer att få en väl fungerande besiktningsmarknad så länge det inte är lika villkor för besiktningsföretagen. Ett flertal besiktningsföretag anser att en total försäljning av det forna monopolföretaget hade varit att föredra.

3.3 Teknikutveckling

Ny utrustning och nya komponenter inom fordonsbranschen lanseras ständigt. Det finns därför ett behov av att kontrollmetoder och kontrollutrustning inom fordonsbesiktningsbranschen följer med i utvecklingen.

Transportstyrelsen följer teknikutvecklingen hos besiktningsföretagen i samband med tillsynsbesök och genom att besöka fordons- och verktygmässor. Lägstanivån för den tekniska kontrollutrustning som skall användas av besiktningsföretagen är reglerat i Transportstyrelsens föreskrift¹⁶. Transportstyrelsen har inte noterat några initiativ till teknikutveckling från besiktningsföretagen. Det kan bero på att

¹⁶ TSFS 2010:78

besiktningsföretagen inte haft det utrymme för investeringar som krävs, se resonemanget kring prisutvecklingen.

Vid besök på fordons och verktygmässor har Transportstyrelsen konstaterat att följande utrustning har lanserats.

- Ljusmätare med minnesfunktion, lagrar data om ljusbildens utseende och styrka.
- Lastsimulering där fordonet belastas genom att hela fordonet dras ned med inkopplingspunkter i ramen istället för att enskilda axlar dras ned mot bromsprovare. Det finns en klar fördel genom att t.ex. lastkännande ventiler påverkas på ett naturligt sätt.
- Bromsprovare för fyrhjulsdrivna bilar vilket resulterar i en säkrare bedömning som t.ex. ojämnheter på axlarna och bromskraftsfördelningen mellan axlarna. Ett rätt utfört rullbromsprov ger en tillförlitligare mätning vilket medför en säkrare bedömning av bromsförmågan jämfört med det bromsprov som utförs med alternativ metod.
- Fjädring och stötdämpartestningsutrustning som möjliggör att avläsa enskilda värden på stötdämpare. Fördelar är tillförlitligare och säkrare bedömning utifrån ett fastställt riktvärde.

Vid besök på fordons och verktygmässor har Transportstyrelsen också kunnat konstatera att nya material och nya konstruktioner kommer att kräva ny utrustning och anpassning av befintlig utrustning. Till viss del kommer även kontrollmetoder och bedömningar att behöva anpassas mot den nya utvecklingen som sker inom fordonsindustrin. Nytt material i fjädrar kan t.ex. påverka fordonets köregenskaper avsevärt om en eller flera av dem brister. Det kommer att krävas ny kontrollutrustning och nya kontrollmetoder för att kontrollera en helt inkaplad eller svårkontrollerad/placerad fjäder. Det lanseras nya framvagnskonstruktioner som inte kan lyftas på traditionellt sätt med befintliga domkrafter, utan kräver nykonstruerade domkrafter. Även helt inklädda underreden med plast på fordon kommer att ställa andra krav på utrustning för att möjliggöra lyft av fordonet.

3.4 Tillgänglighet

Under 2012 har Transportstyrelsen följt utvecklingen avseende tillgänglighet exempelvis utifrån kundklagomål, via besiktningsföretagens hemsidor och genom GIS¹⁷-analyser. Vi delar in tillgängligheten i två delar: geografisk tillgänglighet, tidsmässig tillgänglighet och öppettider.

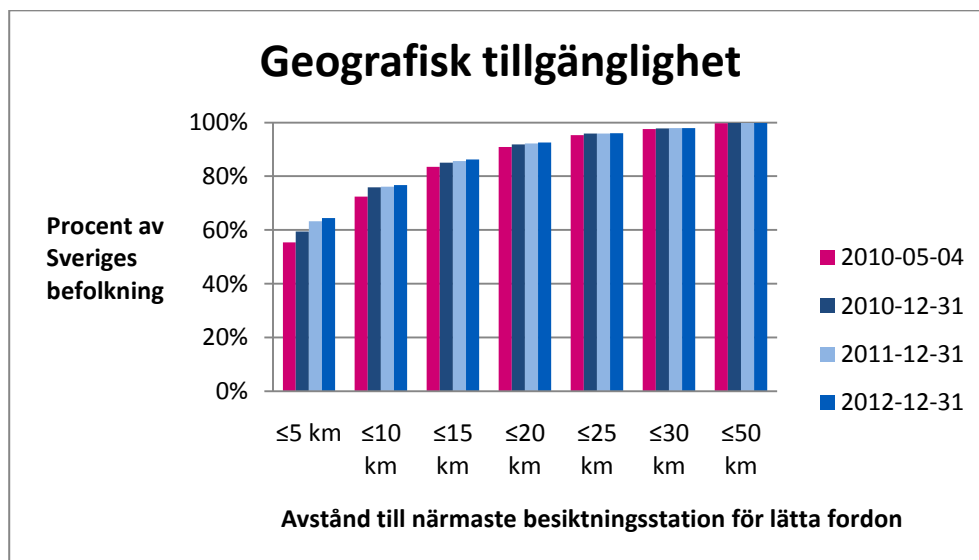
3.4.1 Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten har under perioden ökat i tätbefolkade orter. Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 232 till 270. Konkurrensförutsättningar för besiktning av lätta fordon råder inom alla län, utom Gotlands län. På Gotland tillhör stationerna AB Svensk Bilprovning och dess dotterbolag Besiktningskluster 2 AB vilka verkar som en marknadsaktör. En station har öppnats i värmländska Grums, en kommun som tidigare saknade besiktningsstation.

Inga besiktningsstationer har stängts.

I tabell 7 nedan beskrivs den geografiska tillgängligheten vid fyra tidpunkter: 5/4 2010 (vid den så kallade nollmätningen innan omregleringen¹⁸), 31/12 2010, 31/12 2011 och 31/12 2012. Grafen bygger på 2010 års befolkningsunderlag.

Tabell 7. Källa: Transportstyrelsen.



Kartor över besiktningsstationer för lätta fordon 31 dec. 2011 resp. 31 dec. 2012, finns i bilaga 3.

3.4.2 Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

Transportstyrelsen har följt antal besiktningsstationer som har öppettider före kl 07:00 på morgonen, utan att ta hänsyn till hur mycket tidigare stationerna öppnat. Det finns i dagsläget ingen station som öppnar före 06:00.

¹⁷Geografiska InformationsSystem

¹⁸Diarienummer TSV 2009-15174

Transportstyrelsen har valt att presentera öppettiderna kvartalsvis för att möjliggöra en överskådlig bild över tid, se bilaga 2. Transportstyrelsen har dock inte kunnat följa tillgängliga besiktningstider för kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktningar som utförs av besiktningsföretag ackrediterade enligt kategori 3 i fordonslagen¹⁹, eftersom dessa företag inte har några publika uppgifter publicerade.

Jämförs stationernas öppettider utifrån SKL indelning storstad med förortskommuner, större stad med förortskommuner, glesbygdskommuner inklusive kommuner i glesbefolkade regioner och övriga kommuner kan det konstateras att tiderna före kl. 07:00 och efter kl. 18:00 erbjuds först och främst i storstad och större städer med förortskommuner, se bilaga 2. Transportstyrelsen har valt att särredovisa storstäderna var för sig för att erhålla en tydligare överblick över tid.

Vad det beror på att öppettiderna före kl. 07:00 och efter kl. 18:00 samt lördag och söndagar minskar är svårt att uttala sig om utan att göra en fördjupad undersökning. En teori kan vara att dessa tider inte efterfrågas i någon större omfattning. Transportstyrelsen överväger att utföra enkätundersökningar hos allmänheten.

För registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning har flertalet besiktningsföretag valt att förlägga sina öppettider för dessa besiktningar till mellan 07:00 och 16:00 måndag till fredag. Antalet stationer som utför dessa besiktningar är i dag 125 stycken enligt Swedac's ackrediteringsbeslut.

3.5 Antal verksamma tekniker

Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen av antalet verksamma tekniker över tid för att se hur tillgången på utbildad och certifierad personal förändras. Även om det öppnas ett antal nya stationer/besiktningplatser eller öppettiderna förlängs kommer tillgängligheten inte att öka om det inte finns tillräcklig med personal att bemanna med. Transportstyrelsen har även i år fått indikationer på att öppettiderna på existerande stationer har begränsats för att frigöra personal. Personalen flyttas för att möjliggöra öppning av nya stationer. En positiv trend syns genom att antalet verksamma tekniker ökar, se tabell 8. Tabellen säger dock ingenting om hur många behörigheter (certifikat) som finns utfärdade enligt det nya regelverket²⁰. Det finns fortfarande besiktningstekniker som är verksamma med stöd av övergångsbestämmelsen²¹.

¹⁹ Fordonslagen 2002:574 kap 4 § 2a pkt 3

²⁰ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker, TSFS 2010:90, med ikraftträdande datum 1 juli 2010.

²¹ Utdrag ur fordonsförordningen (SFS 2009:211 med ändringar enligt 2010:75), övergångsbestämmelser: En besiktningstekniker enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) som efter den 1 januari 2008 varit anställd för att utföra besiktningar hos ett sådant besiktningsorgan som avses i punkt 2 i övergångsbestämmelserna till lagen (2010:39) om ändring i fordonslagen (2002:574) ska anses behörig att utföra besiktningar i samma omfattning och lika länge som han eller hon var behörig till det hos det besiktningsorganet vid denna förordnings ikraftträdande.

Tabell 8 över verksamma besiktningstekniker

2009	2010	2011	2012
1330	1410	1550*	1720

*Antalet är uppskattat

Det har framförts synpunkter till Transportstyrelsen på den administrativa hanteringen hos certifieringsorganet²² vid omcertifiering av besiktningstekniker. Nuvarande handläggningsrutiner gör att planering av produktionen på stationerna blir svårhanterlig, p.g.a. att provresultatet av certifieringen meddelas tidigast några dagar efter genomfört slutprov. Besiktningsteknikern har vid hemkomst till station ingen aning om huruvida han/hon är godkänd eller inte. Ifall resultatet från provresultatet är negativt upphör behörigheten omedelbart och besiktningsteknikern får inte utföra några besiktningsprov för provad behörighet Transportstyrelsen föreslår införande av ett ”bäst-före-datum” och en tidsfrist för att genomföra ett eventuellt omprov inom certifikatets giltighetstid. Det skulle underlätta för den som ansvarar för planering. I dagsläget är det flera besiktningstekniker som väljer att ”släppa” vissa behörigheter (certifikat) istället för att utsätta sig för ett misslyckande vid omcertifieringen.

En uppgift från certifieringsorganet är att det ska ha utfärdats cirka 3000 certifikat från första juli 2010²³ fram till sista december 2012. Det går inte att säga hur många tekniker som fortfarande är verksamma med stöd av övergångsbestämmelsen²¹. Anledningen är att en besiktningstekniker kan ha ett eller flera certifikat och detsamma gäller för en besiktningstekniker enligt övergångsbestämmelsen som kan ha en eller flera behörigheter. Exempel: En besiktningstekniker som utför kontrollbesiktning av personbilar och tunga lastbilar ska ha certifikat för K1 och K2 medan en besiktningstekniker enligt övergångsbestämmelsen ska vara behörig för lätta och tunga fordon.

Det påtalas kontinuerligt att personer med en tvåårig yrkesutbildning diskrimineras med föreskriftens²⁴ utbildningskrav. I dagens gymnasieskola är utbildningarna treåriga. Det förekommer också att Transportstyrelsen får frågor om jämförelse mellan den nu gällande gymnasieskolans kursplan och de som gällde tidigare. Transportstyrelsens föreskrift²³ i nuvarande lydelse är hämmande för marknaden då vissa grupper av lämpliga arbetstagare i yrkeslivet utestängs. Det upplevs även att de teoretiska ämnena har ett större värde än den praktiska erfarenheten. Därför bör föreskriften revideras.

Möjligheten finns för ett besiktningsföretag att välja om de vill utbilda sin egen personal eller om de vill anlita någon extern utbildare. Transportstyrelsen har inte fått några indikationer på att något besiktningsföretag kontinuerligt har utnyttjat den möjligheten. Det har dock förekommit att besiktningsföretagen utbildat på prov. Transportstyrelsen

²² Training Partner AB

²³ Startdatum för omregleringen

²⁴ TSFS 2010:90

kommer att fortsätta följa hur utbildning av besiktningstekniker fortskrider. Det är endast certifieringen som alltid måste ske av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Om omcertifiering av besiktningstekniker med företagscertifiering²⁵ är jämt fördelade över tidsperioden för ett certifikats giltighetstid minimeras risken för att en eventuell flaskhals uppstår hos det ackrediterade certifieringsorganet. I annat fall finns en risk att besiktningstekniker med företagscertifieringar kommer i slutet på giltighetstiden för företagscertifikatet och konkurrerar då med nya besiktningsteknikers certifiering. En fara som kan uppkomma är att om det inte certifieras besiktningstekniker i tillräcklig omfattning kan en brist på besiktningstekniker uppstå, vilket indirekt kommer att medföra längre väntetider för fordonsägare. Transportstyrelsen ser också en risk med att det endast finns ett certifieringsorgan för besiktningstekniker.

Olika krav på tekniker som ska utföra registreringsbesiktning eller enskilt godkännande.

Det ställs hårdare krav på en besiktningstekniker som ska utföra registreringsbesiktning på fordon som redan är tagna i bruk någonstans i världen jämfört med en provningstekniker som utför enskilt godkännande av nya fordon eller fordon som ska betraktas som nya. Ett krav enligt Transportstyrelsens föreskrift²⁴ är att en besiktningstekniker måste visa, genom ett godkänt teoretiskt och praktiskt prov, att han eller hon har den kunskap, kännedom, förståelse och färdighet som krävs för att få verka som besiktningstekniker. Däremot räcker det att en provningstekniker har kunskap, kännedom och färdighet för att få utföra enskilt godkännande (dvs. inget krav på teoretiskt eller praktiskt prov).

3.6 Enkät om etableringshinder

Under 2012 genomfördes en enkät om upplevda etableringshinder hos besiktningsföretagen. Bl.a. fick de rangordna hinder i form av tillgång på utrustning, mark, lokaler, utbildning, utbildad personal samt finansiering, tekniska lösningar(IT), ackrediteringsprocessen, certifieringsprocessen, lagar och förordningar samt Transportstyrelsens föreskrifter. Svarefrekvensen var hög, 90 procent.

Sammanfattningsvis kan man säga att största hindren som upplevs är:

- certifieringsprocessen av besiktningstekniker,
- ackrediteringsprocessen av besiktningsföretag
- tillgång på utbildning och utbildad personal.

För att läsa hela enkätresultatet, se bilaga 4.

²⁵ Ett certifikat som utfärdats av det egna besiktningsföretaget innan omregleringen. Besiktningstekniker verksamma med stöd av övergångsbestämmelsen (Se fotnot 21).

4 Omvärldsbevakning

4.1 Besök hos Trafiksäkerhetsverket i Finland

Under 2012 har Transportstyrelsen besökt sin finska motsvarighet Trafiksäkerhetsverket (Trafi). Syftet med besöket var att få en bild av hur fordonsbesiktningsmarknaden fungerar i Finland samt hur Trafi arbetar med marknadstillsyn och marknadsövervakning.

Fordonsbesiktningsmarknaden avreglerades i Finland år 1994. Sedan dess har antalet besiktningsstationer stadigt ökat. Under perioden 2008-2011 tillkom exempelvis 100 stationer. I dagsläget finns det ca 335 stationer. Besiktningsföretagen genomför ca 2 miljoner besiktningar per år fördelat på ca 1400 tekniker, vilket innebär en kraftig överetablering enligt Trafi. Priset²⁶ för en periodisk besiktning av en personbil inklusive miljökontroll ligger mellan 42-109 Euro. Snittpriset²⁶ är ca 82 Euro vilket ska jämföras med ca 36 Euro²⁷ i Sverige.

För att bedriva besiktningsverksamhet i Finland krävs en beviljad koncession. Koncessionsansökningen handläggs av Trafi och koncessionen är tidsbegränsad till högst 5 år.

Koncession beviljas en sökande som är tillförlitlig, solvent, sakkunnig och oberoende. Sökande måste vara en i Finland registrerad juridisk person. Vidare krävs att lokaler, utrustning, dataförbindelser till Trafi och personalens behörigheter är lämpliga för besiktningsverksamheten.

För att kunna bli besiktningstekniker krävs en examen vid biltekniska studielinjen, vid en teknisk läroanstalt eller motsvarande lämplig examen på gymnasienivå (motsvarar Sveriges 4-åriga tekniska gymnasieutbildning). Sedan krävs en tilläggsutbildning i periodisk besiktning samt praktisk erfarenhet.

För att upprätthålla behörigheten som besiktningstekniker krävs en återkommande årlig fortbildning. Tilläggsutbildning och återkommande fortbildning utförs av sammanslutningar som är godkända av Trafi. Trafi kontrollerar utbildningsverksamheten.

4.1.1 Tillsyn

Trafi har tillsynsansvar för den praktiska verksamheten. Konkurrensverket i Finland tryggar den ekonomiska konkurrensen genom att vid behov ingripa vid konkurrensbegränsningar (karteller, missbrukande av dominerande ställning etc.).

Trafi's tillsyn består bl.a. av kontroll- och inspektionsbesök. Tillsynen är planerad och delvis riskbaserad. En plan för kontroll- och inspektionsbesök görs för varje kvartal.

²⁶ Mars 2012

²⁷ Växlingskurs 1€ ≈ 9,10 SEK, snittpris i Sverige i mars 2012 är 322 SEK.

Fordonsregistrets statistik nyttjas så att tillsyn riktas mot sådana besiktningsställen som har låg underkännandeprocent eller har haft dålig besiktningskvalitet tidigare.

Skillnaden mellan dessa tillsynsformer är att kontrollbesöken tar en hel dag, medan inspektionsbesöken i regel är kortare. Kontroll- och inspektionsbesök utförs av varje besiktningsställe 1 gång/2 år. Kontrollbesök är vanligast.

Under besöken följer Trafi's inspektörer med under besiktningarna. Om felaktigheter upptäcks så får besiktningsföretagen avvikelsepoäng. Beroende på besökets utfall så bedöms besiktningsstället enligt en 4-gradig skala med olika påföljder, från skriftlig varning till indragen koncession. De besiktningsställen som har en avvikelse av antal anmärkningar på -3 till +7 från det nationella snittet, besöker Trafi en gång/år med avrapportering till Trafikministeriet som är Trafi's uppdragsgivare.

Trafi använder också manipulerade testbilar för att utöva tillsyn. Det går till så att två bilar med oftast likadana fel, körs runt och besiktas på 50 olika besiktningsställen (25/bil). Resultatet jämförs. Dataregistret manipuleras så att testbilarna inte "upptäcks" av teknikern innan besiktning. Detta görs genom att besiktningsuppgifter från föregående besiktning tas bort ur registret och registreringsnummer byts ut. Liksom vid tillsynsbesöken så bedöms resultatet av Trafi och påföljden är enligt en 4-gradig skala beroende på avvikelsernas allvarlighetsgrad.

Trafi kan även gå igenom enstaka fordon på fordonsägarens begäran. Detta sker vanligtvis när en fordonsägare just köpt ett fordon som har brister och fordonet nyligen genomgått en besiktning.

Trafi kan delta vid polisens tekniska vägkontroll om avsikten är att övervaka hur besiktningsställena utför sina besiktningar.

4.1.2 Samverkan med besiktningsföretagen

Några gånger per år har Trafi möten med besiktningsföretagen, där man diskuterar aktuella ämnen. Det finns också en separat grupp för tekniska frågor och ärenden som träffas 5-10 gånger per år. Trafi's inspektörer ger lektioner vid kompletterande kurser.

4.1.3 Avgifter

Trafi tar en avgift av besiktningsföretagen i storleken 2,10 Euro²⁸ för varje besiktning som utförs. Större delen av avgiften går till att upprätthålla IT-systemen. Annat som avgiften bekostar:

- Inrapporteringsverktyg för genomförda besiktningar
- Tillhandahållande av fordonsspecifika uppgifter
- Tillsynsverksamheten
- En dags fortbildning per tekniker och år
- Support till besiktningsföretagen.

²⁸ Mars 2012

5 Swedac

5.1 Samplanering av aktiviteter mellan Swedac och Transportstyrelsen

Swedac²⁹ och Transportstyrelsen utgår ifrån den grovplanering av tillsynsbesök som gjorts hos respektive myndighet. Transportstyrelsen planerar tillsynsbesöken utifrån en riskbaserad utgångspunkt vilket medför att vilka besiktningsföretag och vilka av deras stationer som ska besökas kan bestämmas med kort framförhållning. Swedac får månadsvis ta del av Transportstyrelsens tillsynsplan för kommande månad. I första hand försöker Transportstyrelsen att genomföra de planerade tillsynerna före Swedac's uppföljningsbesök. I dessa fall kan Swedac följa upp Transportstyrelsens avvikelser vid sitt ordinarie besök. Swedac och Transportstyrelsen utför aktgranskning av registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktningar gemensamt, se vidare i kap. 3.1.2.

5.2 Rapportering till Swedac

Rapportering till Swedac genomförs av Transportstyrelsens kontaktperson till utsedd mottagare hos Swedac. Det planerade intervallet för rapportering av rapporter till Swedac är månadsvis men under året har det i vissa fall genomförts för två månader åt gången. Transportstyrelsen skickar över rapporterna från genomförda tillsynsbesök, inklusive ett försättsblad med en sammanställning över brister/avvikelser som Transportstyrelsen noterat. Allvarliga brister rapporteras däremot omgående till Swedac. Återkoppling från Swedac sker efter analys av sakinnehållsansvarig till Transportstyrelsen om vilka åtgärder som begärts från besiktningsföretagen. Transportstyrelsen går igenom Swedac's återkoppling vid nästkommande planeringsmöte för eventuell fortlöpande kontroll av brister/avvikelser.

5.3 Samverkansmöten med Swedac

Under 2012 har Swedac och Transportstyrelsen träffats tre gånger samt haft ett telefonmöte. Det finns ingen fast dagordning för mötena, utan aktuella och angelägna frågor diskuteras. Några exempel på punkter från dagordningarna

- TS tillsynsrapporter
 - Hänvisning till Swedac på TS tillsynsrapporter
 - Likabehandling av besiktningsföretag.
- Branschorganisationer
 - Frågor och skrivelser från branschen
 - Förslag på ämnen till kommande samverkansmöten.
- Delutförsäljning av Bilprovningen under 2012
 - Kommer besiktningskvalité att förändra sig i förhållande till dagsläget?
 - Ackreditering av besiktningsklustren
- Handböcker hos besiktningsföretagen

²⁹ Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment)

- Hur försäkras sig Swedac om att BO har handböcker/vägledningar till sina medarbetare, som ”fyller ut” funktionella krav i regelverk? (t.ex. anvisning om hur en besiktningstekniker med utökad behörighet försäkras sig om att ett fordon är i ”säkert och funktionsdugligt” skick).
- Starttryck, ändrad rutin
- Reservrutiner hos besiktningsföretag för inrapportering av besiktningsresultat vid dataavbrott.
- Besiktningar utförda utanför företagets ackrediteringsområde.
- Information ur TS databas som underlag till Swedac's tillsyn samt samplanering av tillsynsbesök.

Det är viktigt att möten av denna karaktär fortgår, bland annat för att erhålla en förståelse mellan myndigheternas synsätt på besiktningsföretagens agerande och för att kunna tydliggöra för besiktningsföretagen myndigheternas olika roller.

6 Intern rapportering

Erfarenheter från tillsynsbesök hos besiktningsföretagen återförs internt inom Transportstyrelsen till regelgivande enhet. Då diskuterar enheterna igenom noterade avvikelser som kan bero på otydligheter eller brister i regelverket. Frekvensen på återrapporteringen varierar över året, allt efter behov. Dessa återföringsmöten syftar till att belysa en specifik frågeställning alternativt att frågeställningen resulterar i överlämnade in i en regelutvecklingsplan.

Både besiktningsföretagen och Transportstyrelsens enhet som genomför tillsyn är mycket intresserade av att ha insyn i regelutvecklingsplanen (och att känna till varje uppdatering). Därför är regelutveckling en stående punkt på våra branschmöten.

Exempel på frågor som berörts i arbetet med erfarenhetsåterföring avseende regelefterlevnad är ”extra stopplykta” i kontrollbesiktningsföreskriften³⁰. Det är bl.a. oklart vilka fordon som berörs (årsmodell) och när regeln är obligatorisk. Så länge denna brist kvarstår i föreskriften kommer besiktningstekniker att underkänna/godkänna fordon felaktigt. Fler förbättringsförslag av regelverket har även nämnts i denna rapport i kap. 3.5.

Vidare har intern erfarenhetsåterföring skett till IT- och Transportregisteravdelningen, avseende verktyget för inrapportering av besiktningsutfall, se vidare kapitel 10.1.

³⁰ TSFS 2010:84

7 Samverkan med branschen

7.1 Samverkansmöten med branschen

Transportstyrelsen, Swedac och besiktningensbranschens branschorganisationer samt besiktningensföretagen har haft två möten under året, ett på våren och ett på hösten. En gemensam agenda för mötena har framarbetats av deltagarna. Besiktningensföretagen har haft möjlighet att skicka sina önskemål till Transportstyrelsen.

Mötena är både i form av information och diskussion, och ämnen som återkommer är kommande regelförändringar, nya regler, kontroll- och registreringsbesiktning, enskilt godkännande, reservrutiner vid dataavbrott, utfall av marknadstillsyn och marknadsövervakning och förändringar av IT-stöd. Besiktningensföretagen har signalerat att de sätter stort värde på dessa branschmöten.

7.2 Branschorganisationer

Två branschorganisationer företräder besiktningensföretagen i kontakter med berörda myndigheter (t.ex. Swedac och Transportstyrelsen).

SWETIC

Organisationen företräder Applus Bilprovning AB, DEKRA Automotive AB, Inspecta Sweden AB, SMP (Statens Maskin Provning AB) samt Fordonsprovarna i Väst. SWETIC TK Fordonsbesiktning är en teknisk kommitté inom SWETIC (Swedish Association for Testing, Inspection and Certification). En av de viktigaste uppgifterna, enligt SWETIC, är att samla branschen och ge besiktningensföretagens synpunkter i olika frågor som t.ex.

- Kompetensförsörjning, tillgång på besiktningstekniker
- Personcertifiering
- Ackrediteringsfrågor
- Normering av besiktningenskrav
- Myndighetsfrågor

Fordonsbesiktningensbranschen (FBB)

Organisationen startades i december 2011 och företräder AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen), Carspect AB, Opus Bilprovning, Ystad Bil Besiktning AB och Besiktningenskluster 2 AB. Viktiga frågor för FBB³¹:

- Regelverksfrågor
- Ackrediteringsfrågor.

Båda branschorganisationerna har deltagit vid de samverkansmöten som hållits under året.

³¹ Punkterna är hämtade från minnesanteckningarna upprättade vid samverkansmötet den 9 maj.

8 Delutförsäljning av AB Svensk Bilprovning

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning (ASB) där staten är majoritetsägare. ASB hade under 2012 en marknadsandel av 85,86 % (se avsnitt 2.4). För att bryta dominansen har ASB under året sålt Besiktningskluster 1 AB (nordöstra gruppen) till Opus Group AB. Det nya bolagets namn är Opus Bilprovning AB. Affären består av 70 besiktningsstationer och slutfördes 5 november 2012. Totalt motsvarar affären ca en tredjedel av ASB's omsättning 2011. Försäljningen är KU-anmäld³².

I samband med affären genomförde Transportstyrelsen och ASB förberedelser för en utförsäljning av Besiktningskluster 2 AB (sydvästra gruppen) för att möjliggöra separat inrapportering av besiktningsresultat. Även detta kluster har legat ute till försäljning sedan våren 2012.

Den 19 november tecknade ASB avtal med Söderport Fastigheter³³ om försäljning av sitt fastighetsbestånd. Försäljningen omfattar 142 kommersiella fastigheter i hela Sverige.

9 Har målen med avregleringen uppfyllts?

I regeringens proposition ³⁴ som låg till grund för avregleringen står det att:	Hur har detta mål uppfyllts till och med 2012-12-31?
Regeringen är övertygad om att en omreglering har förutsättningar att skapa en väl fungerande marknad med effektiv konkurrens som – främjar ett rationellt och kostnadseffektivt besiktningsförfarande,	Ingen synbar påverkan.
– bidrar till utveckling av ny kontrollmetodik,	Målet är inte uppfyllt. Minimnivån för den tekniska kontrollutrustning som ska användas av

³² KU-anmälan 050-2783-2011/12

³³ Söderport Fastigheter är ett svenskt fastighetsbolag som ägs till 50 procent av Sagax AB och till 50 procent av Hemfosa Fastigheter AB. Sagax är noterat på OMX Stockholm och fastighetsbeståndet består av främst kommersiella fastigheter. Hemfosa är ett svenskt fastighetsbolag med kommersiella fastigheter i hela Sverige.

³⁴ Regeringens proposition 2009/10:32 Kapitel 5.1

	besiktningsföretagen är reglerad i Transportstyrelsens föreskrift ³⁵ . Se avsnitt 3.3, Teknikutveckling.
– leder till rimliga priser för besiktningstjänster,	Målet är uppfyllt. Se avsnitt 3.2, Prisutveckling.
– innebär att tillgängligheten till besiktningsmöjligheter även fortsättningsvis är god i hela landet, samt	Målet är uppfyllt. Se avsnitt 3.4, Tillgänglighet.
– ger valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet.	Målet är delvis uppfyllt i storstadsområdena och i vissa större städer där möjlighet att välja mellan olika besiktningsföretag finns. Kundernas möjlighet att påverka serviceutbudet är begränsat bland annat på grund av lagtextens ³⁶ utformning om oberoende.
Regeringen anser att en omreglerad bilbesiktningsmarknad i stort sett kommer att leda till bättre tillgänglighet för konsumenter och brukare. På en omreglerad marknad utan monopol och med fri prissättning finns incitament för besiktningsorganen att effektivisera sin verksamhet. Det finns också en möjlighet för dem att i större omfattning anpassa servicen efter kundernas önskemål och behov, t.ex. genom kvälls- och helgöppet. I och med detta skapas också fler arbetstillfällen på besiktningsmarknaden eftersom ökat öppethållande kräver fler anställda. Omregleringen av besiktningsverksamheten ska ske på ett sådant sätt att trafiksäkerheten och miljökontrollen kan förbättras. Effekterna av den tänkta omregleringen kommer att följas upp. Vid behov kommer regeringen eller den myndighet regeringen utser att vidta åtgärder för att tillse att marknaden fungerar. Omregleringen bör komma att leda till bättre service till rimliga priser	Målet är inte uppfyllt. Antalet besiktningsstationer har ökat vilket bidragit till nya arbetstillfällen men inte i omfattningen som regeringen satt som mål. Besiktningstekniker med ökad behörighet råder det fortfarande brist på vilket inte bidrar till att målet uppfylls. En marginell ökning av öppettider har noterats. Ingen större prisutveckling har skett under året, det forna monopolföretaget AB Svensk Bilprovning har inte genomfört någon prisjustering.

³⁵ TSFS 2010:78

³⁶ Fordonslagen 2002:574, 4 kap 2h §

för konsumenter och brukare genom en väl fungerande konkurrens, samtidigt som en hög trafiksäkerhetsnivå bibehålls.	
---	--

10 Analys och förslag på förbättringar

10.1 Förbättra Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg

Besiktningsföretagen på fordonsbesiktningsmarknaden verkar under olika villkor vad gäller inrapportering av besiktningsresultatet. Större aktörer använder inrapporteringsverktyg som kommunicerar direkt med Transportstyrelsens transportregister medan mindre aktörer rapporterar via Transportstyrelsens webbverktyg.

Inför omregleringen av fordonsbesiktningsmarknaden har Transportstyrelsen tillskapat ett webbverktyg för att möjliggöra för nya aktörer att kunna hämta och lämna information till Transportregistret. Även AB Svensk Bilprovning (kallat Bilprovningen) skulle använda detta verktyg som en reservrutin för att kunna rapportera besiktningar vid dataavbrott.

Redan från början var webblösningen mindre användarvänlig i jämförelse med inrapporteringsväg som forna monopolaktören har haft med Transportregistret. Utveckling/förbättringar sker gradvis vad gäller webbverktyget men fortfarande saknas användarvänliga funktioner. Besiktningsföretagen har naturligtvis möjlighet att utveckla egna verktyg för rapportering av förrättningar, men många aktörer saknar ekonomiska möjligheter att på egen hand utveckla egna verktyg för kommunikation med Transportregistret

Efter att Transportstyrelsen vid tillsynsbesök sett verktyget användas ute hos ”nya” mindre besiktningsföretag, så kan Transportstyrelsen konstatera att verktyget hos dem är det primära inrapporterings sättet. Verktyget var inte tänkt som en permanent lösning, och det är både långsamt och ineffektivt. Exempelvis riktas kritik mot att:

- Det är tidskrävande att arbeta i.
- Ingen förhandsgranskning av inknappade data är möjlig innan inrapportering sker.
- Inga spärrar finns för vad som kan rapporteras in.
- Komplicerad makuleringsrutin.

Detta skapar olika förutsättningar för besiktningsföretagen, Transportstyrelsens webbverktyg för inrapportering är ett hinder för nya besiktningsföretag att etablera sig på marknaden eftersom alternativet att

utveckla egna anpassade inrapporteringsverktyg kräver stora ekonomiska resurser av de nya aktörerna.

Därför bör Transportstyrelsen snarast förbättra detta webbverktyg för inrapportering. En möjlighet i samband med en utveckling av rapporteringsverktyget är att det även skall kunna fungera som en mall för gemensamt besiktningsprotokoll för branschen. Detta skulle medföra effektivare hantering för besiktningsföretagen och tydligare protokoll för kunder och verkstäder, utan att förstöra företagets profilering, se vidare avsnitt. 10.5.

10.2 Förbättrad tillsyn genom likformighetsbedömning

Transportstyrelsen föreslår en ny arbetsmetod för att kvalitetssäkra resultatet av utförda besiktningar. Metoden innebär att Transportstyrelsens personal själv kan utföra en hel eller delar av innehållet i en besiktning, för att säkerställa att vissa delar är rätt bedömda/kontrollerade av besiktningsteknikern. Transportstyrelsen kommer inte om-/överpröva besiktningsföretagets beslut i besiktningen, utan metoden är enbart till för att förbättra tillsynen.

Vid tidpunkten för omregleringen av marknaden (2010) föreslogs en liknande metod av dåvarande monopolaktören (AB Svensk Bilprovning).

10.3 Tillsyn av certifierade tekniker

Kravet att besiktningsföretagen ska ha certifierade besiktningstekniker regleras i fordonslagen³⁷. Transportstyrelsens föreskrift och allmänna rådet³⁸ om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker är dock otydlig på en punkt, nämligen när det gäller krav på återkallande av ett certifikat. I föreskriftens 14e paragraf står det att det organ som utfärdat certifikatet får återkalla det. Då ska besiktningsteknikern ha uppvisat uppenbar olämplighet i sitt besiktningsarbete eller ha tillförskaffat sig certifikatet på felaktiga grunder. I det allmänna råd som följer till paragrafen kan olämplighet bestå i att godkänna ett fordon som borde vara underkänt eller uppvisad oskicklighet vid utförande av besiktningsarbetet.

Det är dock oklart vem som ska kontrollera om en besiktningstekniker uppvisar olämplighet eller oskicklighet att vara verksam i besiktningsarbetet. Idag fungerar det så att om Transportstyrelsen upptäcker att en besiktningstekniker uppvisar olämplighet eller oskicklighet, rapporterar Transportstyrelsen det till Swedac som i sin tur kontaktar certifieringsorganet. Därefter kan certifikatets vara eller inte vara diskuterat. Ett alternativt tillvägagångssätt kunde vara att Transportstyrelsen kontaktar certifieringsorganet direkt när ett ärende uppstår, eller att certifieringsorganet tilldelas tillsynsmandat för sina kontrakterade besiktningstekniker och själv genomför de kontroller som kan bli aktuella.

³⁷ Fordonslagen 2002:574 kap 4 § 2i

³⁸ TSFS 2010:90

10.4 Ömsesidigt erkännande av ackrediteringar

Eftersom stora delar av fordonsområdet regleras av harmoniserade regler inom EU borde ackreditering av fordonsbesiktning kunna hanteras på ett enklare och för besiktningensföretagen mer kostnadseffektivt sätt.

Idag finns det flera länder inom EU som har krav på ackreditering av besiktningensföretag för att få utföra fordonsbesiktning. I Swedac info 12:01 beskrivs det internationella samarbetet mellan olika länder. Grundläggande är att en ackreditering ska vara giltig i andra länder. Det upprättas avtal mellan ackrediteringsorgan avseende ömsesidiga erkännande. Provnings-, kalibreringar, certifieringar och kontroller som utförts av ackrediterade organ i länder med samarbetsavtal erkänns som likvärdiga. Ett multilateralt avtal mellan ackrediteringsorganen finns i Europa. Genom avtalet erkänner organen också varandras kompetens och jämförbarhet i varandras ackrediteringar.

För att minska inträdelsetröskeln på besiktningensmarknaden borde denna möjlighet kunna praktiseras för besiktningensföretag som vill verka i Sverige. En förutsättning är att det ackrediterade utländska organet har samma regelverk som Sverige. Ett hinder är att så länge det finns nationella krav, gäller dagens krav på svensk ackreditering av besiktningensföretagen. Särregleringen behöver kvarstå tills att t.ex. en gemensam registrerings- och kontrollbesiktningensförordning/direktiv träder i kraft inom EU.

Görs en jämförelse med t.ex. järnvägsmarknaden, så finns det en möjlighet att göra en indelning av internationella och nationella krav. Inom järnvägsmrådet söker järnvägsföretaget ett säkerhetstillstånd del A i sitt hemland för att få bedriva transportverksamhet och sedan söker järnvägsföretaget ett säkerhetstillstånd del B i varje land som företaget är verksamt i. Om detta tillvägagångssätt överförs till besiktningensmarknaden ska besiktningensföretaget vara ackrediterat i sitt hemland där företaget har sitt säte och sedan komplettera med en begränsad ackreditering kopplad till nationella särkrav. Även om det har aviserats inom järnvägsmrådet att det på en harmoniserad marknad i framtiden ska räcka med *ett* säkerhetstillstånd så har fordonsbesiktningensområdet en bit kvar tills samma mål uppnåtts.

Vid ansökan för att få bedriva besiktningensverksamhet i Sverige ska i så fall besiktningensföretaget visa att de har den generiska ackrediteringen som är harmoniserad inom unionen och som utfärdats i hemlandet. Ackrediteringsprocessen i Sverige motsvarar då del B och omfattar då de nationella krav som återstår.

Detta förutsätter att ändringar görs i såväl svensk som europeisk lagstiftning. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 är det skrivet (skäl 19) att syftet med förordningen är att se till att ett ackrediteringsintyg inom Europeiska unionen är tillräckligt för hela unionens territorium. Syftet är också att undvika dubbelackreditering, som i sig skulle innebära ytterligare kostnader utan att ge något mervärde. Vidare är det skrivit i samma förordning (skäl 23) att det bör föreskrivas om ett

erkännande av en enda organisation på Europeanivå för vissa funktioner inom ackrediteringsområdet. EA (European co-operation for Accreditation) har till huvuduppgift att främja ett öppet och kvalitetsdrivet system för att bedöma kompetensen hos organ för bedömning av överrensställelse inom hela Europa. EA är det första organ som erkänns enligt denna förordning³⁹ under förutsättning att ett avtal ingåtts.

Dessa lagar och förordningar behöver i så fall ändras, förtydligas och utökas:

- Fordonslagen (SFS 2002:574), 4 kap. 2b § (ändras)
- Lag (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, 5 § (utökas)
- Förordningen om ackreditering och teknisk kontroll (2011:811) 5 § (förtydligas)

Det finns ytterligare artiklar i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 samt riktlinjer som styr över ackreditering över nationsgränser⁴⁰. I artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 behandlas gränsöverskridande ackrediteringar men även artikel 6 behandlar ämnet. EA's riktlinjer behandlar gränsöverskridande ackrediterings policy och förfarandet för gränsöverskridande samarbete mellan EA medlemmar. Därutöver kan det finnas fler lagar, förordningar och direktiv, både internationellt och nationellt, som inte omnämns i resonemanget ovan.

Det kan dröja innan en gemensam besiktningsmarknad kan bli aktuell inom europeiska unionen, eftersom medlemsländerna förordar ett nytt direktiv istället för en förordning vilket ger medlemsländerna längre tid för implementering i nationell lagstiftning. Men om idén ska praktiseras i verkligheten måste diskussioner föras både på europeisk och på nationell nivå. Grundtanken med unionen är att varor och tjänster ska vara rörliga mellan medlemsländerna. Transportstyrelsen är positiv till att förenkla för utländska företag att få tillträde till den svenska marknaden och på motsvarande sätt öppnar idén upp för svenska företag att få tillgång till europamarknaden.

10.5 Enhetligt protokoll ut mot kund

En tjänst som efterfrågas av besiktningsföretag, är att alla uppgifter som rapporteras in med hjälp av Transportstyrelsens webbverktyg överförs till ett enhetligt protokoll, där respektive besiktningsföretag kan ha "sitt" sidhuvud och "sin" sidfot, medan besiktningsuppgifterna ser likadana ut oavsett vilket besiktningsföretag som utfört besiktningen. Delar av branschen har framfört att det skulle vara en förenkling för dem själva, men framförallt för kunder och verkstäder. Fördelen med detta skulle således vara att kunderna och verkstäderna "känner igen sig" oavsett vilken aktör de anlitar för sin besiktning. Förenklingen för branschen innebär att de endast behöver ett

³⁹ artikel 14 punkt 6

⁴⁰ EA-2/13 M:2012

förtryckt protokoll med företagsinformation. Förslaget förutsätter en utveckling av Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg

10.6 Fordonsspecifika uppgifter

Besiktningsföretagen ska förfoga över fordonsspecifika uppgifter som är nödvändiga för besiktningsverksamheten⁴¹. Transportstyrelsen har vid tillsynsbesöken noterat att det föreligger en skillnad mellan besiktningsföretagen vad gäller omfattningen av dessa uppgifter. Exempelvis har Bilprovningen genom åren samlat på sig en stor mängd fordonsspecifika uppgifter, medan andra besiktningsföretag helt saknar denna information. Konsekvensen av detta är att ett fordon kan underkännas hos ett besiktningsföretag medan det blir godkänt hos ett annat. För att upprätthålla fordonsägarnas förtroende för fordonbesiktningsbranschen, förordar Transportstyrelsen att de två organisationerna som verkar för branschen, FBB (Fordonsbesiktningsbranschen) och Swetic, ska samla in, sammanställa och tillhandahålla denna information till samtliga besiktningsföretag.

10.7 Ökad kvalitet i polisens inrapportering till trafikregistret

Inrapportering till Transportstyrelsens transportregister är inte alltid entydig. Utöver besiktningsföretagen finns det ackrediterade verkstäder och polisen som rapporterar in åtgärder/föreläggande i registret. Ackrediterade verkstäder prövar fordonen efter att själva låtit reparera fordonet efter föreläggande. Polisen förelägger fordonen om kontroll hos besiktningsföretag alternativt åtgärd och prövning hos ackrediterad verkstad. Tillsyn över ackrediterade verkstäder sker genom Swedac medan tillsyn över polisens ”flygande inspektioner” kan ske av Transportstyrelsen⁴².

Polisen är aktör på fordonsmarknaden i form av kontrollmyndighet som genomför flygande inspektion av fordon på väg eller i nära anslutning till väg. Resultat från dessa kontroller rapporteras in i transportregistret, dock inte alltid i samband med genomförd förrättning.

Vid bland annat tillsynsbesök informerar besiktningsföretagen Transportstyrelsen att de upplever felaktigheter i utfärdade föreläggande från polisens flygande inspektioner. Föreläggande om kontrollbesiktning gäller ibland brister som hänförs till krav vilka inte omfattas i kontrollföreskrift alternativt har bedöms felaktigt. Felaktigheter finns i både bedömningar av brister och val av utfall i utfärdade protokoll samt att förrättningar som fordonsägare fått inte alltid är inrapporterade till transportregistret.

Brister bedöms inte sällan med högre bedömningsgrad än vad föreskrift anger eller omvänt. Detta resulterar i att fordon underkännas på felaktig grund med föreläggande som följd alternativt att fordon erhåller påpekande

⁴¹ TSFS 2010:84 Föreskrift och allmänna råd om kontrollbesiktning.

⁴² Med stöd i fordonsförordningen 2009:211 8 kap. 22 §

om åtgärd. Omvänt att dessa fordon istället borde ha blivit underkända med ett utfärdat föreläggande.

Inmatningar i transportregister överensstämmer inte alltid med föreläggande i utfärdat bevis om trafiksäkerhetskontroll. Polisens arbetssätt att registrera utfall i transportregistret i efterhand kan resultera i merarbete hos Transportstyrelsen i form av rättelser i efterhand. Detta kan bli fallet då polisen till exempel legat efter med inmatning till transportregistret och fordonsägaren varit snabb med att åtgärda föreläggande hos ackrediterad verkstad eller besiktningsföretag.

Polisen som indirekt aktör på fordonsbesiktningsmarknaden måste bli bättre på att säkerställa indata till transportregistret då registret i sig är en central källa i polisens övervakningsarbete samtidigt som en felkälla kan elimineras.

10.8 Utökat mandat för Swedac

Transportstyrelsen saknar egen möjlighet att ingripa mot besiktningsföretag som bryter mot reglerna. Transportstyrelsen rapporterar det som upptäcks till Swedac, som har möjligheten att agera. Dock är sanktionsmöjlighet som Swedac har begränsad, i allmänhet resulterar det i någon form av återkallande av ackrediteringen för besiktningsföretaget. I normalfallen är det tre olika nivåer på ackrediteringen som Swedac kan tillämpa i sitt återkallande,

- Återkallelse av delar i en ackreditering
- Tidsbegränsad återkallelse av ackrediteringen
- Fullständig återkallelse av ackrediteringen

Swedac kan också tillämpa återkallelse av ackrediteringen på stationsnivå, länsnivå eller i hela landet.

Effekterna på ett besiktningsföretag kan slå på olika sätt beroende på hur stora och hur många stationer de har men även om de verkar i ett eller i flera län. Ett exempel är att om ett besiktningsföretag har en station har det ingen betydelse om Swedac återkallar delar av en ackreditering eller gör en tidsbegränsad återkallelse av ackrediteringen, det är ändå hela ackrediteringen som återkallas. Kravet för en ackreditering är att alla besiktningsformer för en viss kategori ska erbjudas i ett län. Ett besiktningsföretag som har flera stationer i ett län kan fortsätta att verka även om delar av en ackreditering eller om en tidsbegränsad återkallelse av en ackreditering verkställs, en förutsättning är att återkallelsen avser t.ex. att en viss behörighet saknas eller att en specifik utrustning saknas för berörd station.

Transportstyrelsen föreslår att Swedac får fler sanktionsmöjligheter, t.ex. förbud, föreläggande, vite m.m. Swedac borde ha möjlighet att lägga ett förbud utan att det ska resultera i en indragen ackreditering, och att förelägga med olika långa tidsperioder och omfattning. Det ger

besiktningsföretagen möjlighet att vara verksamma under tiden de åtgärdar sina brister men ändå under större påverkan. I normala fall efter Swedac's tillsyn kan besiktningsföretaget vara verksamma under tiden som de åtgärdar sina brister men i dessa fall ifrågasätts inte ackrediteringen. Avvikelseerna som i normalfallet där inte ackrediteringen ifrågasätts följs upp genom att besiktningsföretaget skriftligen redovisar åtgärden och eller så följs avvikelsen upp vid nästa besök eller så görs ett återbesök.

11 Transportstyrelsens arbete 2013

Transportstyrelsen kommer under 2013 fortsätta arbetet för en väl fungerande besiktningsmarknad. Särskilda fokusområden är:

- Polisens arbete med avseende på kvalitén på indata till transportregistret
- Förbättringspotential i Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg
- Delutförsäljning av AB Svensk Bilprovning med efterföljande förändringar av marknaden.
- Tillgång på utbildad och certifierad personal.
- Prisutveckling
- Besiktningsföretagens lönsamhet.

Bilaga 1: Prisutveckling under året

Priset för en kontrollbesiktning redovisas med indelning definierat enligt SKL⁴³ (Sveriges Kommuner och Landsting) i:

- storstad (Stockholm, Göteborg och Malmö med förortskommuner),
- större stad med förortskommuner,
- glesbygdskommuner och
- övriga kommuner i landet.

Pris som redovisas indelas i min, max, snitt och konsumentprisindex (KPI), allt för att kunna följa priset över tid. För att kunna jämföra med KPI har Transportstyrelsen valt att ange 1 januari 2012 som utgångspunkt. Ett snittpris har räknats fram som jämförelse av priset på en kontrollbesiktning. Snittpriserna är beräknade på publicerat normalpris och antalet besiktningar som besiktningsföretagen utfört geografiskt indelat enligt SKL's kommunindelning.

Kontrollbesiktning i Stockholm med förortskommuner 2012

I Stockholm med förortskommuner är fem stycken besiktningsföretag verksamma varav två är ägda av det forna monopol företaget (AB Svensk Bilprovning med ett dotterbolag) vid slutet av 2012.

Tabell 9, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i Stockholm med förortskommuner 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	320	480	300/370	260
	KPI	320	480	300/370	260
	Snitt	324,22	480	372,62	263,64
	Max	375		350/400	300
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	329,21	490,80	380,79	267,82
	Max	395	530	370/430	350
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	480	300/370	260

⁴³ Sverige Kommuner och Landsting
http://www.skl.se/kommuner_och_landsting/om_kommuner/kommungruppsindelning

	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	330,30	489,69	376,82	270
	Max	395	540	370/430	320

Kontrollbesiktning i Göteborg med förortskommuner 2012

Maxpriset i Göteborg (tabell 10) med förortskommuner är satt av ett nyetablerat företag som huvudsakligen har inriktat sig på tunga fordon men för att ha ett heltäckande utbud även erbjuder besiktningsföretag för lätta fordon. I Göteborg är fem stycken besiktningsföretag verksamma varav två är ägda av det forna monopolföretaget (AB Svensk Bilprovning med ett dotterbolag) vid slutet av 2012.

Tabell 10, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i Göteborg med förortskommuner 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T ≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	320	480	300/370	260
	KPI	320	480	300/370	260
	Snitt	320,35	480,31	370,11	270
	Max	600	600	350/600	600
	Pris	PB	LLB	Släp (T ≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	322,18	482,45	372,29	266,30
	Max	600	600	370/600	600
	Pris	PB	LLB	Släp (T ≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	322,18	484,78	372,37	285
	Max	600	600	370/600	600

Kontrollbesiktning i Malmö med förortskommuner 2012

I Malmö med förortskommuner är fyra stycken besiktningsföretag verksamma varav två är ägda av det forna monopolföretaget (AB Svensk Bilprovning med ett dotterbolag) vid slutet av 2012. Även i Malmö med

förortskommuner är det de nyetablerade besiktningsföretagen som har ett högre pris, se tabell 11.

Tabell 11, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i Malmö med förortskommuner 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	300	480	300/370	260
	KPI	320	480	300/370	260
	Snitt	322,80	480	375,31	265,93
	Max	345		350/400	300
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	328,99	491,50	378,37	269,46
	Max	375	520	370/430	320
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	329,93	490,18	376,54	290
	Max	375	520	370/430	320

Kontrollbesiktning i en större stad med förortskommuner 2012

I större stad med förortskommuner är sju stycken besiktningsföretag verksamma varav tre är ägda av det forna monopolföretaget (AB Svensk Bilprovning med två dotterbolag (Opus Bilprovning från 5 november 2012)) vid slutet av 2012. Här är prisbilden lite annorlunda under januari mot de övriga tabellerna. Ett av de nyetablerade besiktningsföretagen är billigast på en ort samtidigt som de är dyrast på en annan. Det är också ett av de nyetablerade besiktningsföretagen som är billigast på besiktningspriset på släpkärror under december. Se tabell 12.

Tabell 12, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i en större stad med förortskommuner 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	300	480	300/370	260
	KPI	300	480	300/370	260
	Snitt	320,25	480	370,70	263,53

	Max	345		350/400	300
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	321,25	483,16	372,40	269,33
	Max	375	520	370/430	320
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	450	290/360	260
	KPI	323	454	293/363	262
	Snitt	323,90	482,86	371,32	269,50
	Max	375	520	370/430	320

Kontrollbesiktning i glesbygdskommuner 2012

I 14 av 20 glesbygdskommuner och i 16 av 16 kommuner i glesbefolkade regioner finns det minst en besiktningsstation eller så får de besök av en mobil besiktningsstation. Det är endast två besiktningsföretag som är representerade (AB Svensk Bilprovning och ett dotterbolag, numera Opus bilprovning, som innehar 11 stationer) vid slutet av 2012. Priset för kontrollbesiktningarna hos stationerna är fastställt enligt AB Svensk Bilprovning, priset gäller även för Opus stationer. Ingen konkurrens gäller i dessa kommuner och därför finns inget max pris att tillgå. Även snittpriset kommer att bli lika som minpriset av samma anledning.

Tabell 13, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i glesbygdskommuner 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	320	480	300/350	260
	KPI	320	480	300/370	260
	Snitt	320	4080	300/370	260
	Max				
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	320	4080	300/370	260
	Max				

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	320	4080	300/370	260
	Max				

Kontrollbesiktning i övriga kommuner i landet 2012

I övriga kommuner är sju stycken besiktningföretag verksamma varav tre är ägda av det forna monopolföretaget (AB Svensk Bilprovning med två dotterbolag (Opus Bilprovning från 5 november 2012)) vid slutet av 2012. I dessa kommuner är det ett av de nyetablerade besiktningföretagen som har det billigaste besiktningpriset på släpkärror under december. Se tabell 14.

Tabell 14, Priser i svenska kronor för en kontrollbesiktning i övriga kommuner i landet 2012

	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Januari	Min	320	480	300/370	260
	KPI	320	480	300/370	260
	Snitt	320,21	480,07	370,31	260
	Max	370	500	---/500	370
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
Juni	Min	320	480	300/370	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	320,36	480,34	370,64	260,57
	Max	375	520	370/500	370
	Pris	PB	LLB	Släp (T≤ 3,5 t) Obroms/broms	MC
December	Min	320	480	290/360	260
	KPI	323	484	303/373	262
	Snitt	320,56	480,44	370,75	260,58
	Max	375	520	370/500	370

Bilaga 2: Utveckling av tidsmässig tillgänglighet

Öppettider före 07:00 och efter 18:00 vardagar samt öppettider på lördag och söndag under 2012

Antal stationer som öppnar före klockan 07:00 har minskat något fram till juni, vilket troligtvis är en naturlig minskning till följd av semesterperioden. Efter semesterperioden har antalet stationer som öppnar före 07:00 ökat något. Det är positivt att det är ytterligare några stationer som tillkommer men antalet är marginellt. Antalet stationer som öppnar före 07:00 är endast 4 % av det totala antalet stationer.

Det är däremot ett större antal stationer som har öppet efter klockan 18:00. Dock kan det konstateras att på fredagar är det endast två stationer som har öppet efter klockan 18:00 före semesterperiodens start och endast en station som har öppet på fredagar efter klockan 18:00 efter semesterperioden. Det kan också konstateras att antalet stationer som har öppet efter klockan 18:00 på övriga vardagar har minskat från mätningen i mars till septembers mätning. Visserligen har vid årets sista mätning en återhämtning skett även om antalet stationer inte riktigt kommit upp till mars mätning.

Denna trend håller även i sig när det gäller lördagsöppna stationer, en minskning från mars mätning till juni med tre stationer. Det är ingen stor förändring, men jämför man sedan juni till september så blir minskningen ännu mer markant. Antalet lördagsöppna stationer har minskat under perioden med ca 10 %. Sista perioden har minskningen av lördagsöppna stationer nästan avstannat men en marginell nedåtgång har fortsatt, se tabell 15. Undersöker man hur många stationer som har söndagsöppet så har antalet varit stabilt under mätperioderna på fem stycken utom för sista mätningen på året. Möjligen kan jul- och nyårshelger påverkat mätningen.

Tabell15 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	8	8	8	8	8		
	Juni	8	8	8	8	8		
	September	11	11	11	11	11		
	December	11	11	11	11	11		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	32	32	32	32	2		
	Juni	29	29	29	29	2		
	September	27	27	27	27	1		
	December	30	30	30	30	2		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						117	5
	Juni						114	5
	September						104	5
	December						102	3

Öppettider hos nyetablerade besiktningsföretag

Jämförelsevis kan det konstateras att ökningen av stationer som är öppna före klockan 07:00 endast representeras av det tidigare monopolföretaget med dotterbolag, (AB Svensk Bilprovning försäljning av 2/3 av stationsnätet Kluster 1 och 2, Opus bilprovning från och med 5 november som ägare av kluster 1). Att Opus betraktats som en del i det forna monopolföretaget märks genom att inga större förändringar skett under de knappt två månader som Opus varit ägare. Under 2013 kommer Transportstyrelsen att följa upp vilka ändringar som sker.

Transportstyrelsen har undersökt antal stationer hos de nyetablerade besiktningsföretagen som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antal stationer som har öppet på helgdagar under 2012, se tabell 16. De stationer som var lördagsöppna vid första mätningen är inte desamma som vid den sista mätningen, pga. av en nyetablering.

Tabell 16 Antal stationer hos de nyetablerade besiktningsföretagen efter omregleringen som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	0	0	0	0	0		
	Juni	0	0	0	0	0		
	September	0	0	0	0	0		
	December	0	0	0	0	0		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	4	4	4	4	0		
	Juni	0	0	0	0	0		
	September	1	1	1	1	1		
	December	4	4	4	4	2		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						3	0
	Juni						0	0
	September						5	0
	December						1	0

Öppettider i Stockholm med förortskommuner under 2012

Antal stationer i Stockholm som har öppet före kl. 07:00 har varit stabilt under året, medan antalet stationer som har öppet efter kl. 18:00 varierat mer, se tabell 17. Stationerna som har helgöppet har varit ungefär samma antal fram till sista avstämningen där antalet gått ner.

Tabell 17 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar i Stockholm med förortskommuner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	3	3	3	3	3		
	Juni	3	3	3	3	3		

	September	3	3	3	3	3		
	December	3	3	3	3	3		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	7	7	7	7	1		
	Juni	5	5	5	5	1		
	September	4	4	4	4	-		
	December	7	7	7	7	1		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						18	2
	Juni						17	2
	September						17	2
	December						13	1

Öppettider i Göteborg med förortskommuner under 2012

Antal stationer i Göteborg som har öppet före kl. 07:00 och efter kl. 18:00 har inte ändrat sig under året (se tabell 18). Även antalet stationer som har öppet på helgerna har varit stabilt under 2012.

Tabell 18 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar Göteborg med förortskommuner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	3	3	3	3	3		
	Juni	3	3	3	3	3		
	September	3	3	3	3	3		
	December	3	3	3	3	3		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	6	6	6	6	-		
	Juni	6	6	6	6	-		
	September	6	6	6	6	-		
	December	6	6	6	6	-		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						8	2
	Juni						8	2
	September						8	2
	December						8	2

Öppettider i Malmö med förortskommuner under 2012

Under sista kvartalet försvinner möjligheten att få en kontrollbesiktning utförd på morgonen i Malmö (före kl. 07:00). Även kvällstiderna har reducerats något under året (efter kl. 18:00). Samma tendens återkommer för helgöppna besiktningsstationer. I slutet av året försvann även

möjligheten att besiktiga på söndagar då den enda stationen som hade söndagsöppet begränsade sina öppettider, se tabell 19.

Tabell 19 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar i Malmö med förortskommuner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	1	1	1	1	1		
	Juni	1	1	1	1	1		
	September	1	1	1	1	1		
	December	-	-	-	-	-		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	4	4	4	4	-		
	Juni	3	3	3	3	-		
	September	3	3	3	3	1		
	December	3	3	3	3	1		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						6	1
	Juni						4	1
	September						4	1
	December						4	-

Öppettider i större städer under 2012

Av stationerna i större städer har endast ett fåtal öppet på morgonen medan det är ett större antal som har kvällsöppet. I sammanställningen kan utläsas att ett flertal stationer har lördagsöppet medan ingen har söndagsöppet, se tabell 20.

Tabell 20 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar i större städer med förortskommuner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	-	-	-	-	-		
	Juni	-	-	-	-	-		
	September	1	1	1	1	1		
	December	2	2	2	2	2		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	15	15	15	15	1		
	Juni	15	15	15	15	1		
	September	14	14	14	14	-		
	December	14	14	14	14	-		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						47	-
	Juni						47	-
	September						38	-
	December						38	-

Öppettider i övriga kommuner under 2012

I övriga kommuner är det ett fåtal stationer som öppnar före 07:00 och de stationerna öppnar mellan 06:30 till 06:50. Ingen station har öppet efter 18:00. Däremot är det ett flertal stationer som har lördagsöppet men ingen har öppet på söndagar, se tabell 21.

Tabell 21 Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på helgdagar i övriga kommuner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	Mars	1	1	1	1	1		
	Juni	1	1	1	1	1		
	September	3	3	3	3	3		
	December	3	3	3	3	3		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	Mars	-	-	-	-	-		
	Juni	-	-	-	-	-		
	September	-	-	-	-	-		
	December	-	-	-	-	-		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Helgöppet	Mars						36	-
	Juni						36	-
	September						35	-
	December						37	-

Öppettider i glesbygdskommuner och i kommuner i glesbefolkade regioner under 2012

Transportstyrelsen har valt att redovisa öppettiderna för de enskilda stationerna i glesbygdskommunerna och stationer i kommuner i glesbefolkade regioner (*Redovisade i kursiv stil*) för att kunna presentera öppettiderna över tid. Det är 33 stycken stationer i sju län som omfattas. I ett fall är det en station där besiktningarna utförs endast åt en kund. I tre fall besöks orten av en mobil station. Tre besiktningstationer har begränsade öppettider (två till tre dagar). Av 16 besiktningstationer i kommuner i glesbefolkade regioner har sex stycken öppet mellan kl. 07:00 och 18:00. Av dessa är det även två som har lördagsöppet. Även här utgörs en station av en mobil anläggning, se tabell 22. Övriga besiktningstationer i glesbygdskommunernas och kommuner i glesbefolkade regioner har öppet vardagar mellan kl. 07:00 och 16:00.

Tabell 22 Stationernas öppettider för glesbygdskommuner och stationer i kommuner i glesbefolkade regioner under 2012

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
AB Svensk Bilprovning	Vansbro	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		

	Ljusdal	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Gäddede	*)	*)	*)	*)	*)		
	Strömsund	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Hoting	**)	**)	**)	**)	**)		
	Pajala	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Överkalix	*)	*)	*)	*)	*)		
	Övertorneå	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Sysslebäck	Stängt	Stängt	07:55-17:40	07:05-12:00	Stängt		
	Årjäng	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Sorsele	09:15-16:00	07:00-16:00	07:00-13:45	Stängt	Stängt		
	Åsele	Stängt	08:00-14:45	08:00-14:45	Stängt	Stängt		
	Vilhelmina	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Ånge	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Mora	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00		
	Bollnäs	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00		
	Arvidsjaur	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Haparanda	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Älvsbyn	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Lycksele	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Kramfors	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Karesuando	*)	*)	*)	*)	*)		
	Antal Stationer	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Opus Bilprovning	Hammarstrand	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-14:00		
	Ånäset	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Sollefteå	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	Hudiksvall	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	09:00-14:00	
	Söderhamn	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00		

	<i>Boden</i>	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	<i>Kalix</i>	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	<i>Kiruna</i>	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		
	<i>Piteå</i>	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00		
	<i>Sunne</i>	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	07:00-18:00	09:00-14:00	
	<i>Härnösand</i>	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00	07:00-16:00		

*) Mobil besiktningsstation som besöker orten enligt ett fastställt körschema. **) Besiktning hos kund.

Det finns ytterligare fyra orter som en mobil besiktningsstation besöker. I dagsläget drivs dessa mobila anläggningar av AB Svensk Bilprovning. Dessa orter är Särna, Funäsdalen, Arjeplog och Tärnaby. Öppetiderna för dessa anläggningar fastställs utifrån ett besöksschema.

Andel rapporterade besiktningar per veckodag

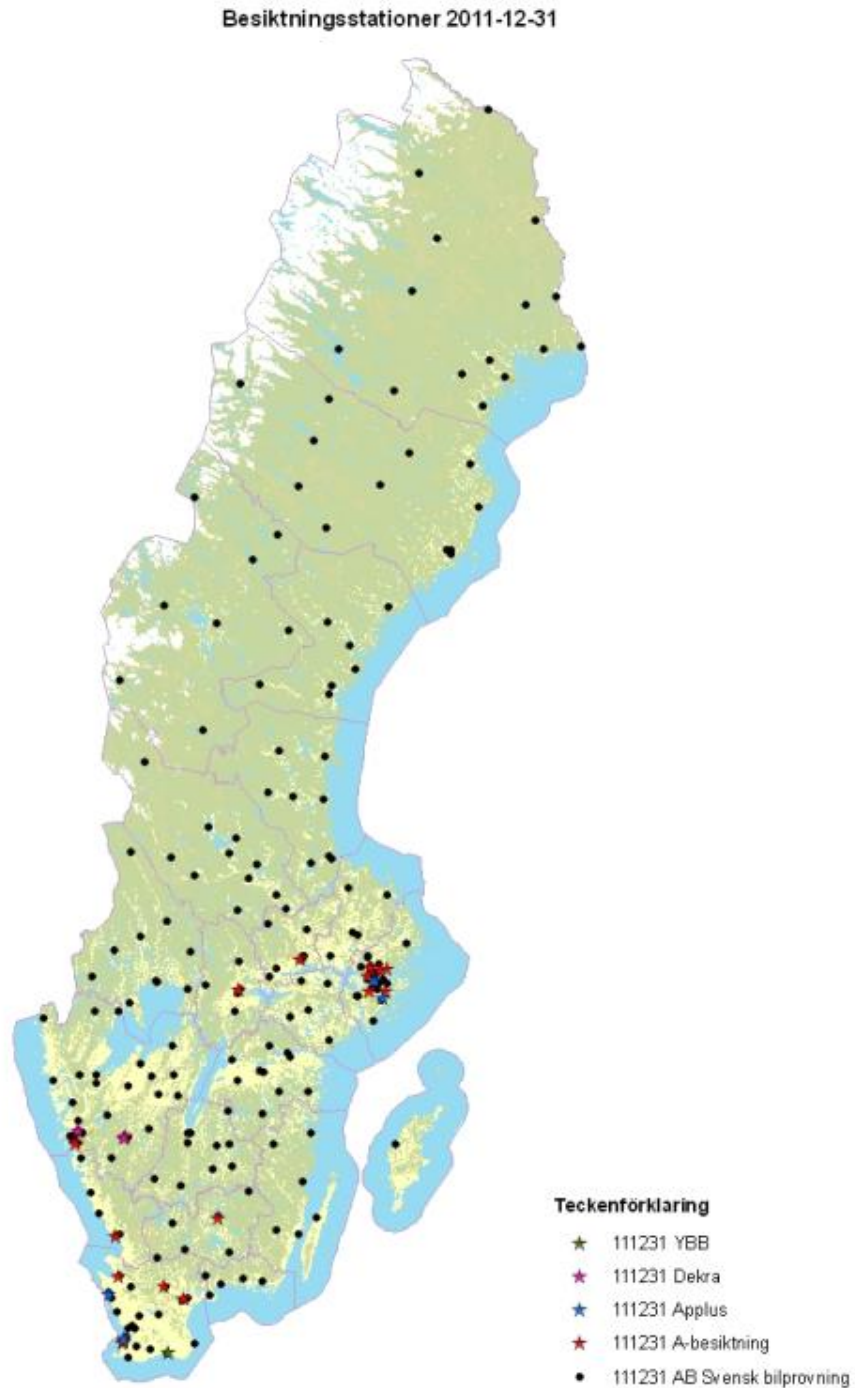
Hur många besiktningar som rapporterats före kl. 07:00 och efter kl. 18:00 redovisas inte i denna rapport men för lördags- och söndagsöppna stationer kan det konstateras att förhållandet mellan öppna stationer och rapporterade besiktningar visar att det är ett reducerat antal besiktningstekniker som besiktigar fordon dessa dagar, se tabell 23.

Tabell 23 Andel rapporterade besiktningar per veckodag (på grund av avrundning kan totalsummorna avvika från 100,00 %). Källa: Transportstyrelsen

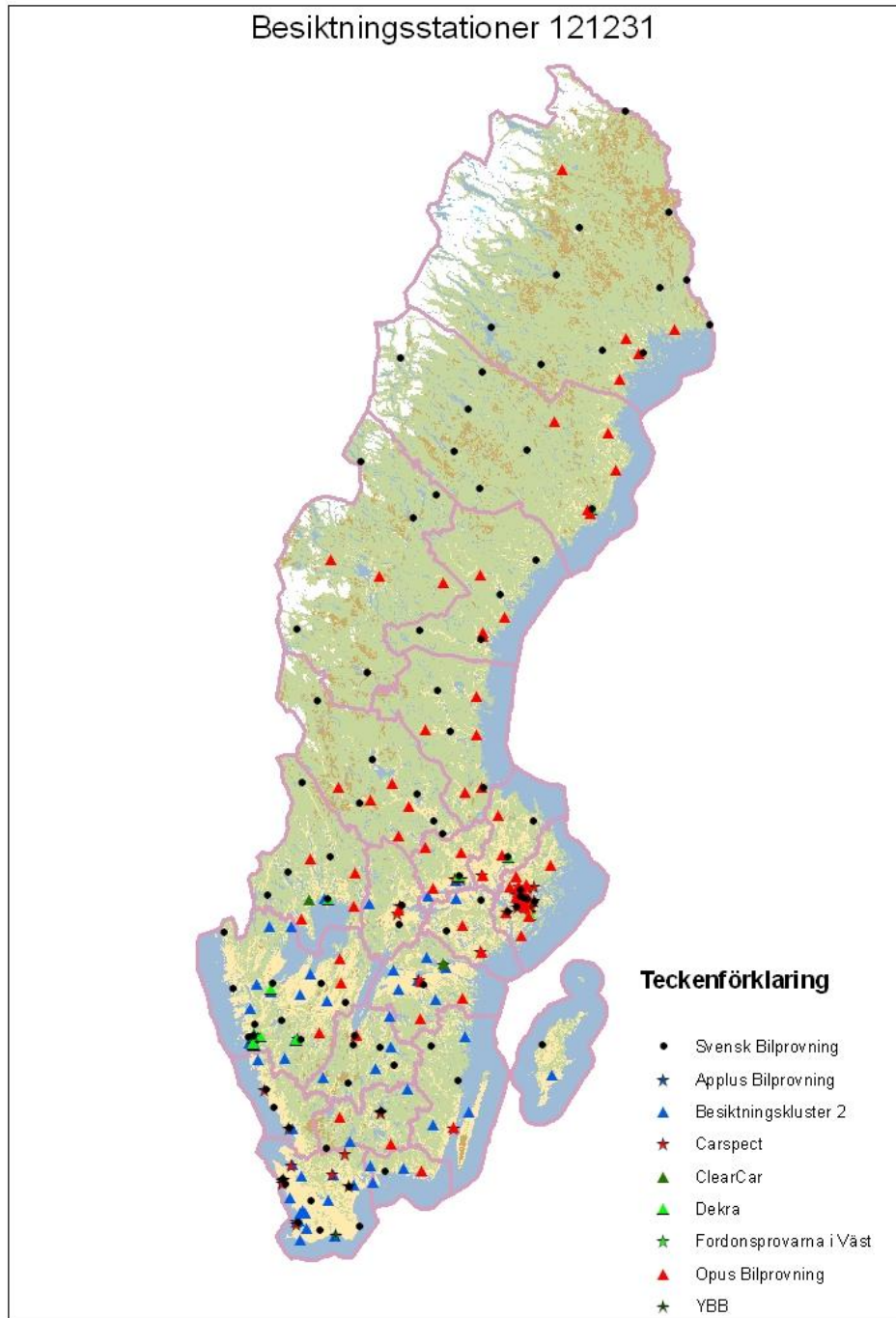
	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
2009	20,23%	20,92%	20,45%	19,23%	16,88%	2,28%	0,02%
2010	19,76%	20,99%	20,04%	19,65%	17,00%	2,54%	0,03%
2011	18,69%	20,74%	20,18%	19,57%	17,94%	2,68%	0,20%
2012	19,87%	20,08%	19,83%	19,56%	17,84%	2,65%	0,16%

Bilaga 3. Kartor över geografisk tillgänglighet

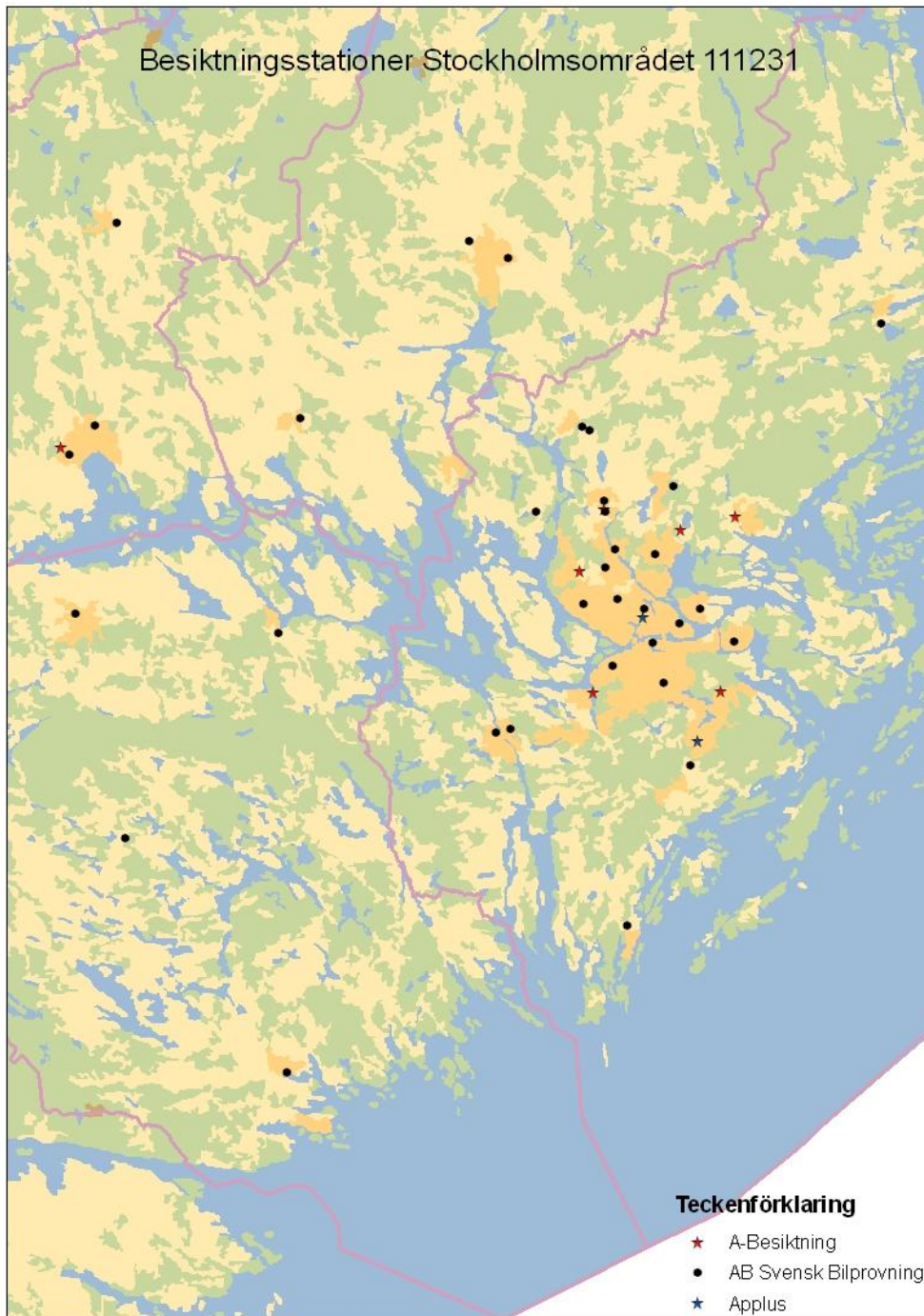
Besiktningstationer för lätta fordon 2011-12-31:



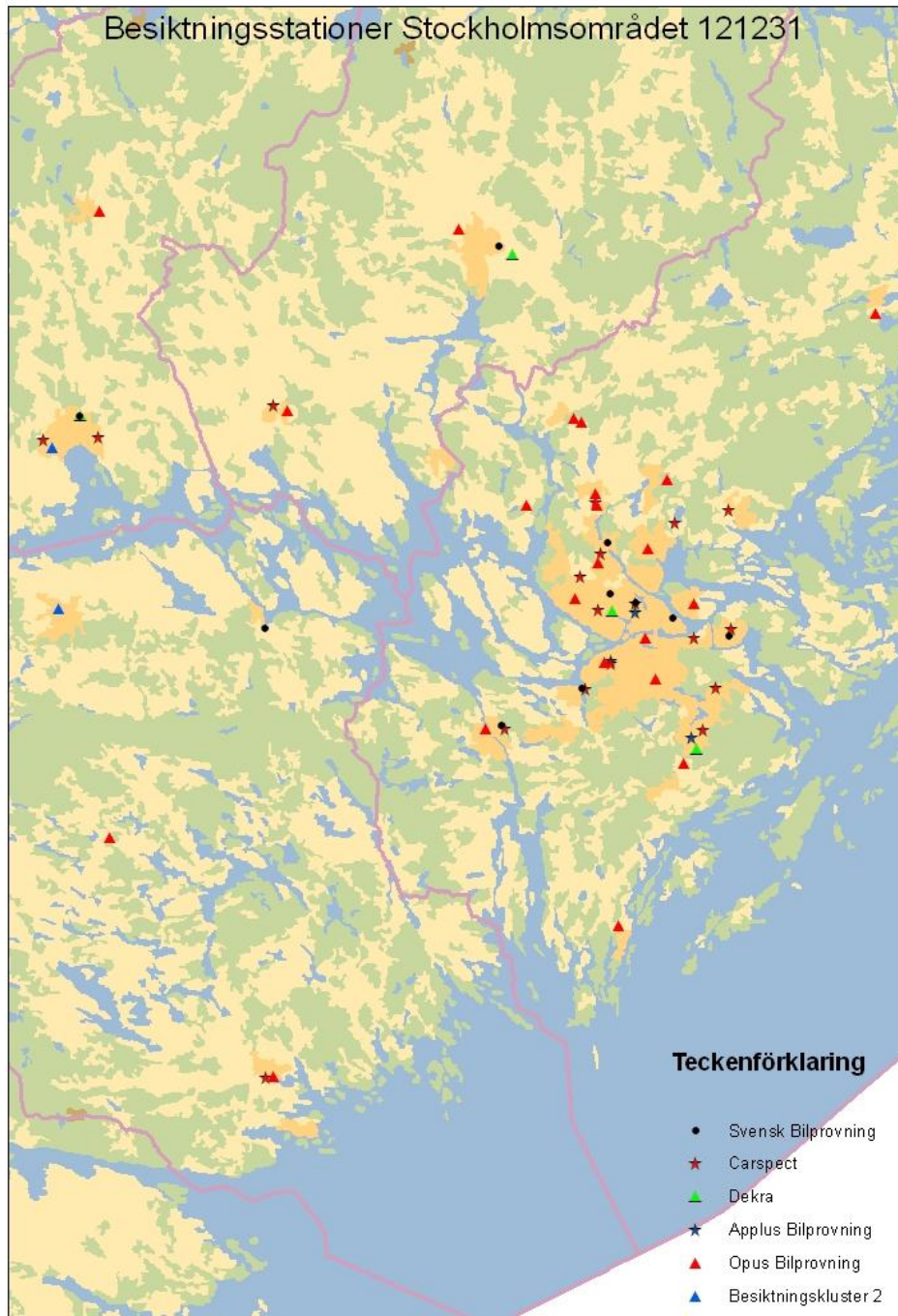
Besiktningstationer för lätta fordon 2012-12-31:



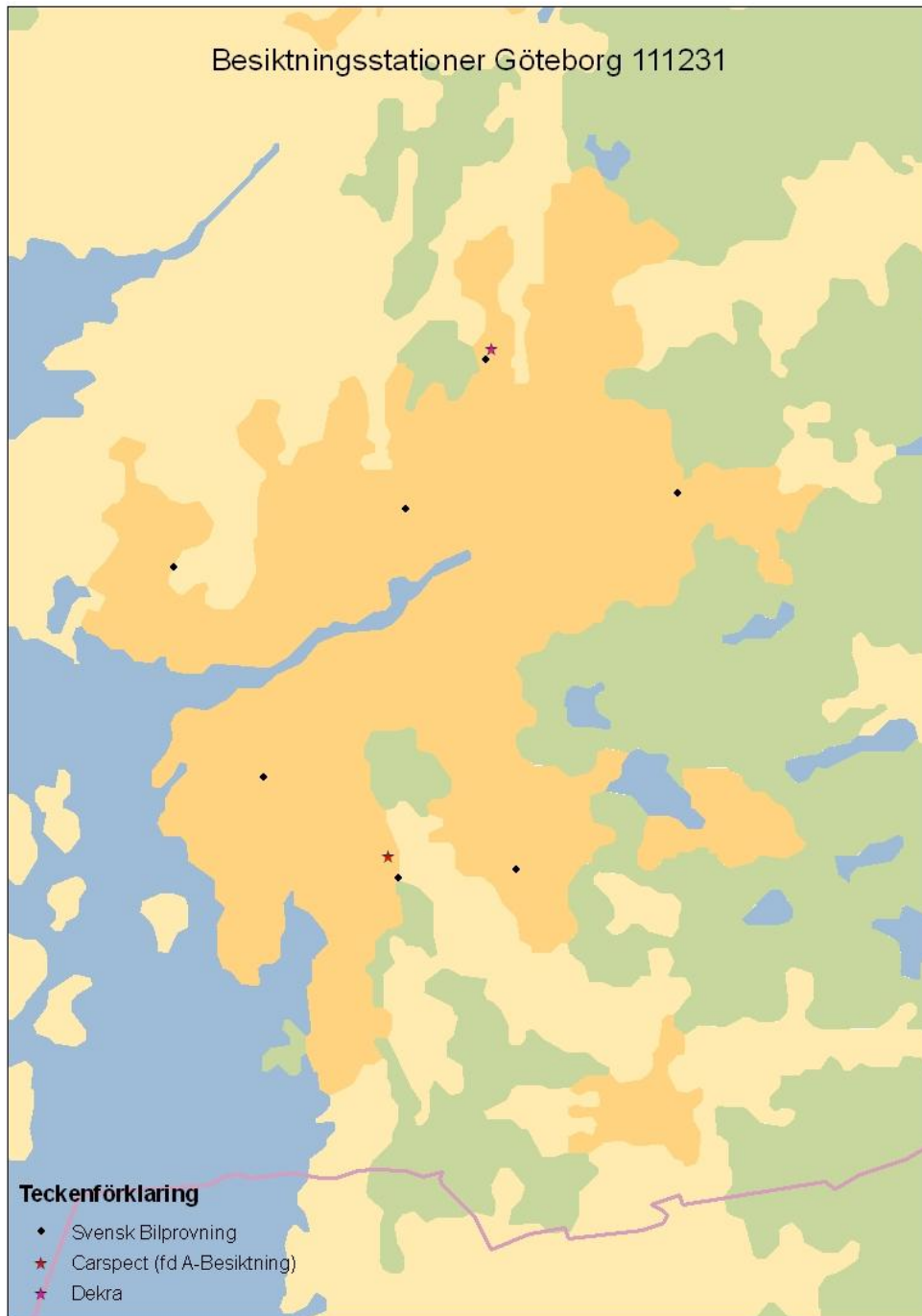
Besiktningstationer för lätta fordon i Stockholmsområdet 2011-12-31:



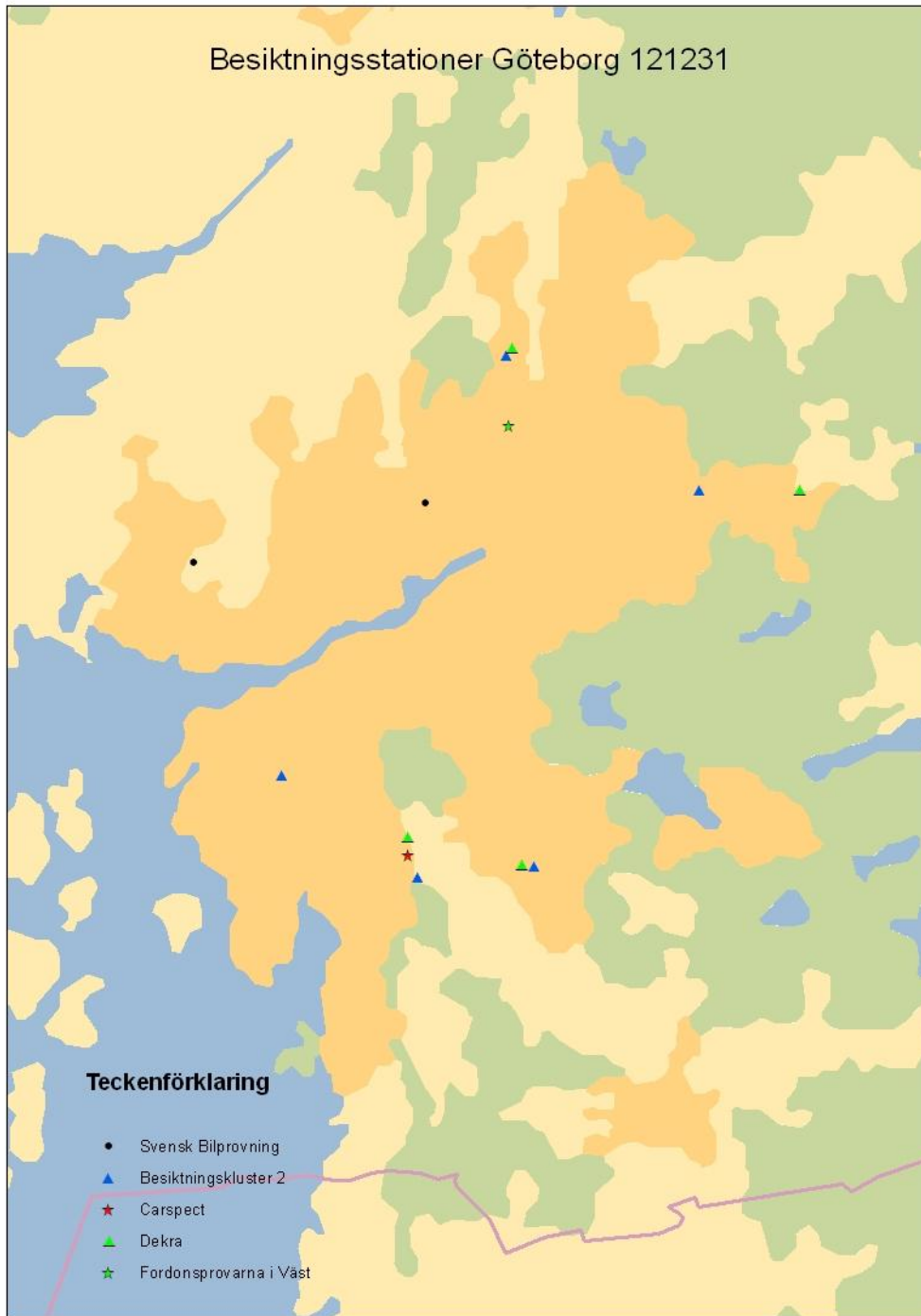
Besiktningstationer för lätta fordon i Stockholmsområdet 2012-12-31:



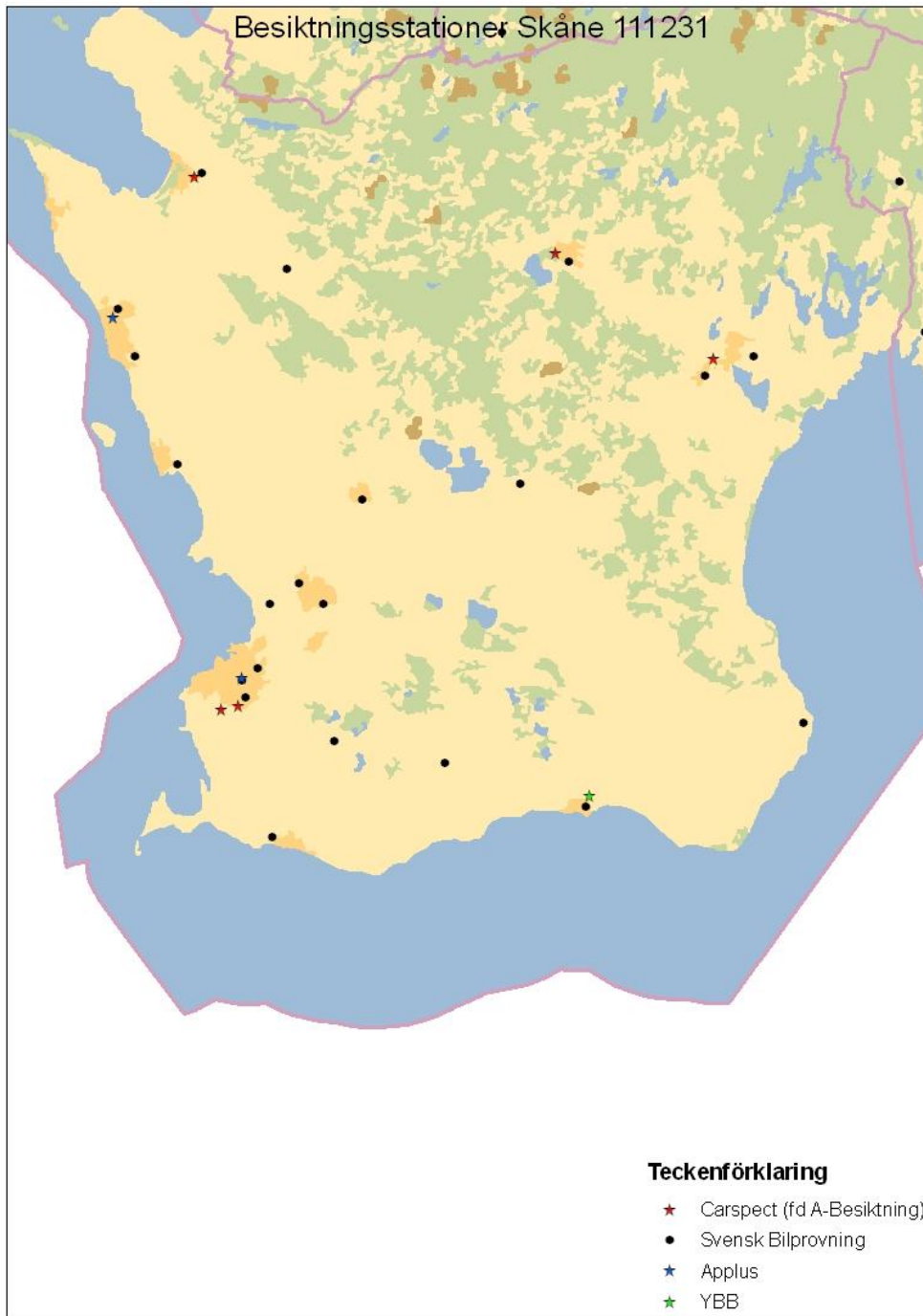
Besiktningstationer för lätta fordon i Göteborgsområdet 2011-12-31:



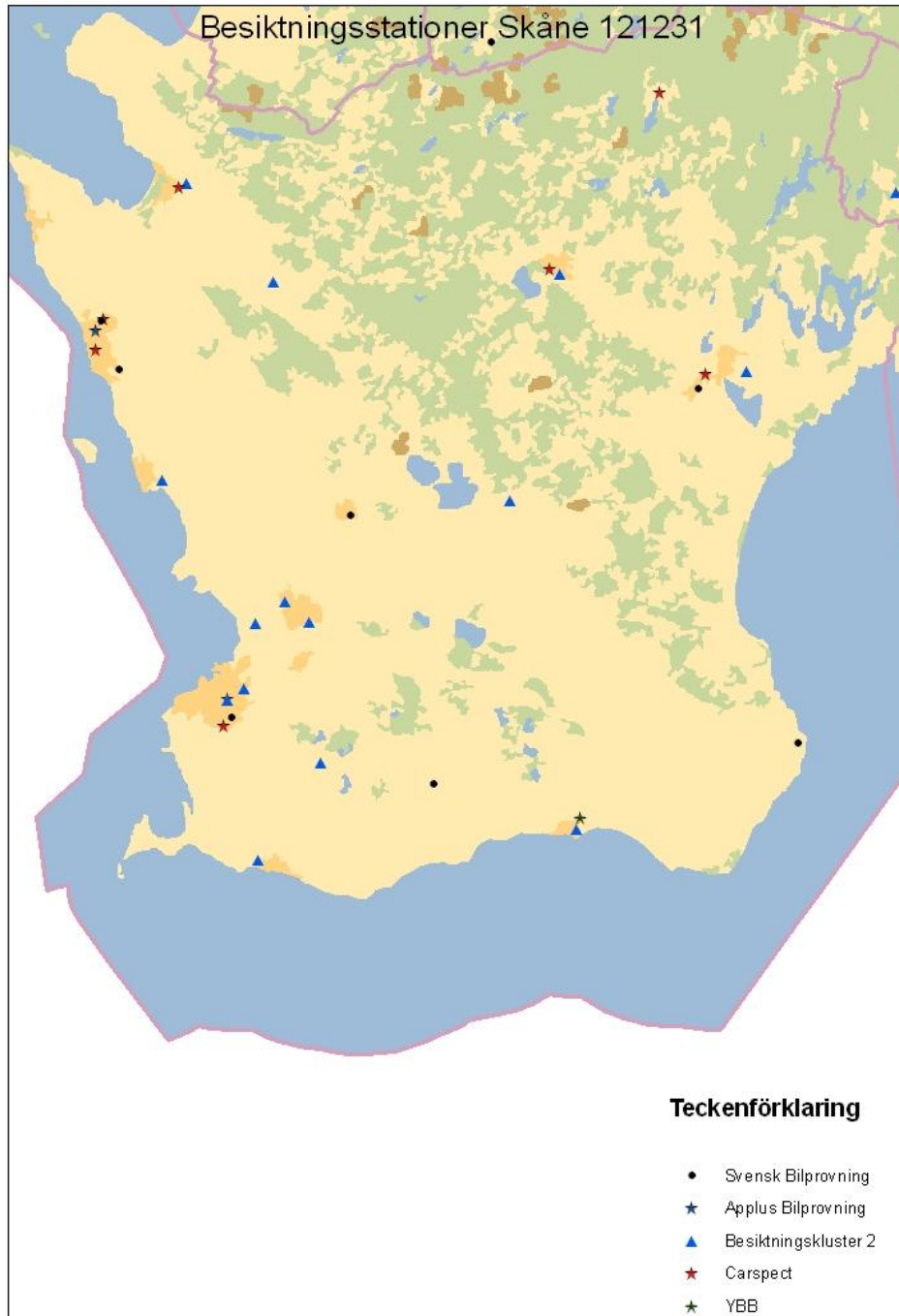
Besiktningstationer för lätta fordon i Göteborgsområdet 2012-12-31:



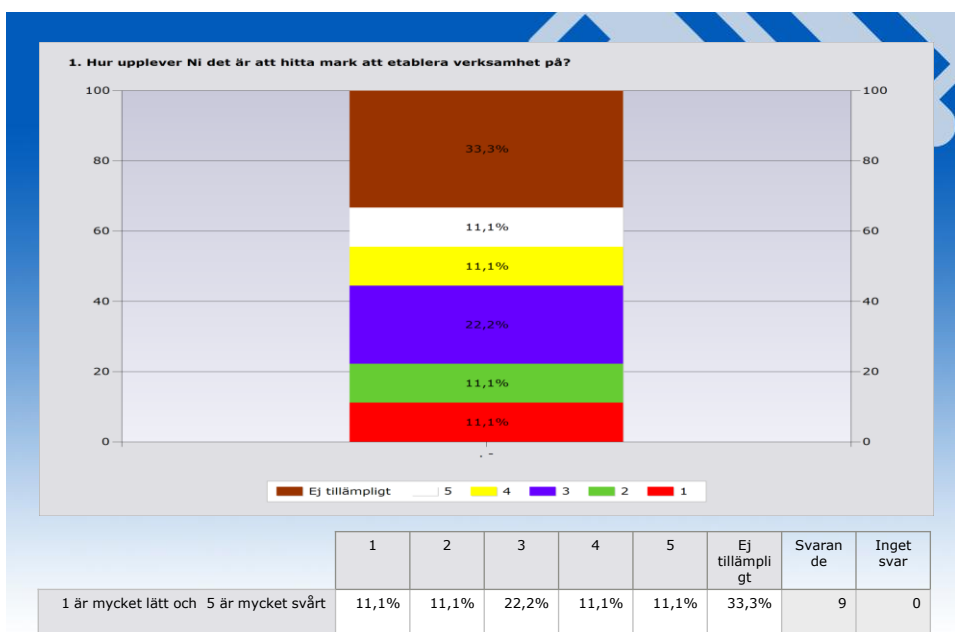
Besiktningstationer för lätta fordon i Skåne 2011-12-31:

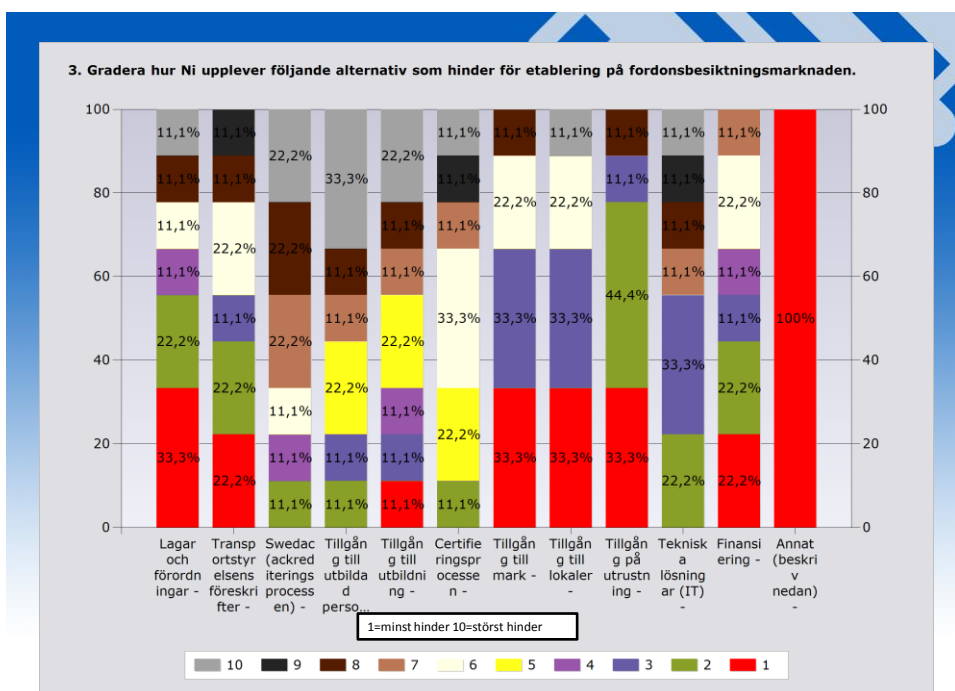
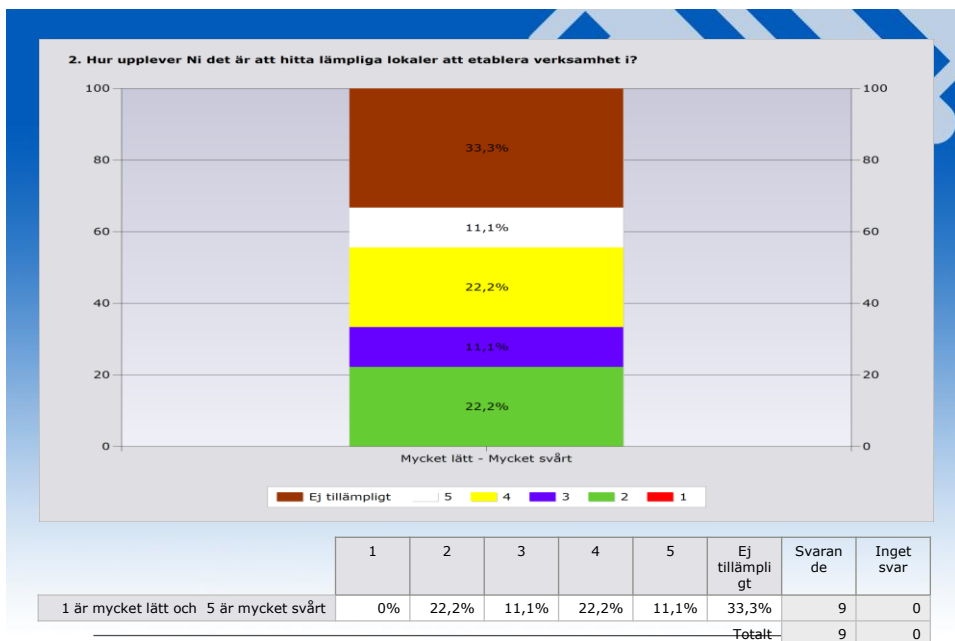


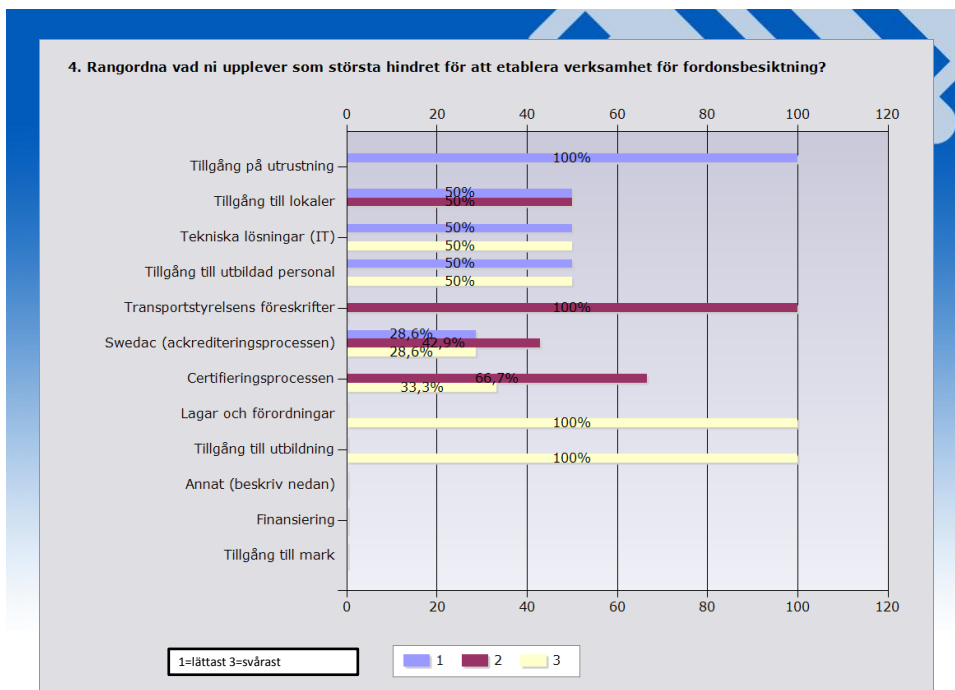
Besiktningsstationer för lätta fordon i Skåne 2012-12-31:



Bilaga 4. Enkät om etableringshinder

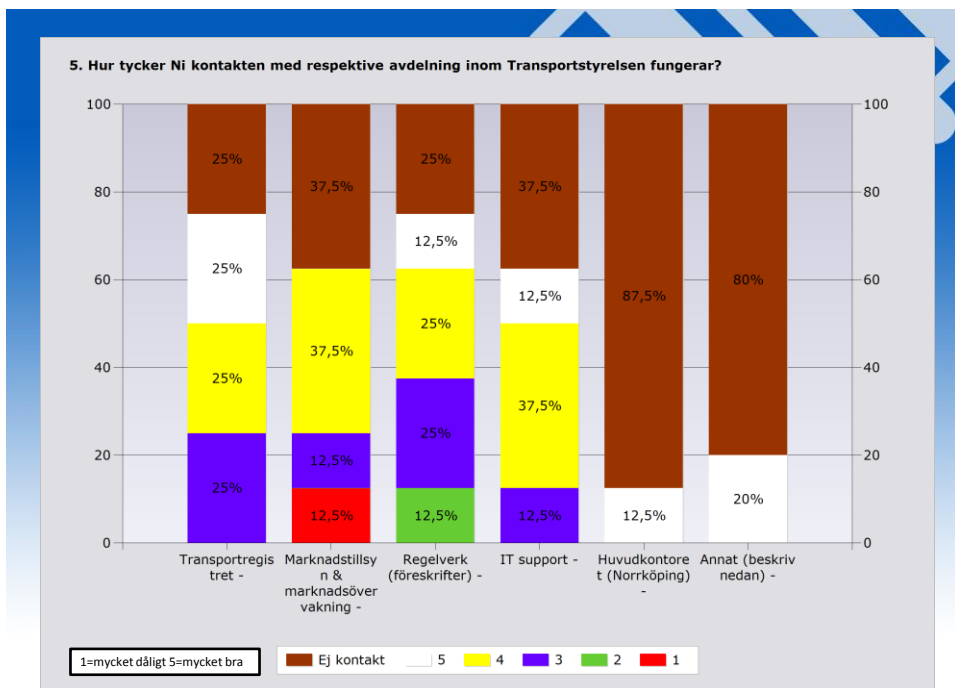






	1	2	3	Medel	Svarande	Inget svar
Tillgång på utrustning	100%	0%	0%	3	3	6
Tillgång till lokaler	50%	50%	0%	2,5	2	7
Tekniska lösningar (IT)	50%	0%	50%	2	2	7
Tillgång till utbildad personal	50%	0%	50%	2	2	7
Transportstyrelsens föreskrifter	0%	100%	0%	2	2	7
Swedac (ackrediteringsprocessen)	28,6%	42,9%	28,6%	2	7	2
Certifieringsprocessen	0%	66,7%	33,3%	1,67	3	6
Lagar och förordningar	0%	0%	100%	1	1	8
Tillgång till utbildning	0%	0%	100%	1	2	7
Annat (beskriv nedan)	0%	0%	0%	0	0	9
Finansiering	0%	0%	0%	0	0	9
Tillgång till mark	0%	0%	0%	0	0	9
Totalt				1,91	8	1

1=lättast 3=svårast



Frisvar

- Hur upplever ni möjligheten att hitta lokaler att etablera verksamhet i?

- *Krav på samtliga fordonsslag försvårar*

- Gradera hur ni upplever följande alternativ som hinder för etablering på fordonsbesiktningsmarknaden. (övrigt)

- *Krav på att besiktningsorganen skall tillhandahålla samtliga tjänster och länsbegränsning är ett stort hinder.*

- *Webblösning hos TS är under all kritik och gör konkurrens mot ASB handdatorlösning mycket dyr/svår. Vid Apoteksavregleringen hade alla konkurrenter samma lösning inledningsvis.*

Frisvar

- Kontakt med respektive avdelning hos Transportstyrelsen

- Support och ursprungsavdelningen (högt betyg)

Övrigt

• Det finns ett stort behov för alla aktörer på marknaden att Transportstyrelsen publicerar hur många besiktningar som genomförts länsvis per månad, uppdelat på kontrollbesiktningar respektive registreringsbesiktningar.

• Vid Transportregistret har man svårt att se besiktningsaktörerna som kunder, vilket ofta präglar dialogen. Antagligen beror detta på historien - Bilprovningen kunde då ses som en del av statsapparaten - registrets förlängda arm. Så ska det inte vara längre.



Övrigt

• Besiktningsorganen har ett stort behov av att få en sammanställning över rapporterade besiktningar/dag.

• Största delen av Marknadstillsynen skulle kunna minskas drastiskt och göras effektivare och framförallt billigare. Det kan väl inte vara något självändamål att betala 15-18 Miljoner för detta medan alla andra avdelningar inom TS bara skyller på resursbrist utom Marknadstillsyn. Något är helt felprioriterat!

• Alla våra kontakter med Transportstyrelsen har vi upplevt positivt. Vänliga, hjälpsamma och professionella.

• Ordna ett mer användarvänligt webbgränssnitt så kan konkurrens ske på lika villkor.

