

Fordonsbesiktningsmarknaden 2013

Fler besiktningsstationer och högre priser



© Transportstyrelsen

Väg & Järnvägsavdelningen
Marknad, kvalitet och strategi

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2014:969

ISBN

Författare Peter Holmlund, Mats Nygren, Thomas Svensson, Anders Eriksson

Månad År April 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Denna rapport utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och övervakning av fordonsbesiktningensmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver utvecklingen under perioden 1 januari 2013 till och med 31 december 2013. Iakttagelser och åtgärdsförslag återförs såväl till Transportstyrelsen som till Swedac. Mottagare av rapporten är förutom regeringen, aktörer inom fordonsbesiktningensmarknaden samt media och allmänhet.

Norrköping, april 2014

Staffan Widlert
Generaldirektör Transportstyrelsen

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	7
2	FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	8
2.1	Fordonsbesiktningsmarknaden.....	8
2.2	Besiktningsföretag på marknaden	9
2.3	Uppdelningen av AB Svensk Bilprovning	9
2.4	Lokala monopol.....	9
2.5	Företagens marknadsandelar	10
2.6	HH-Index för marknaden	11
3	TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING	12
3.1	Trafiksäkerhet och Miljö	12
3.1.1	Kontrollbesiktning	12
3.1.2	Registrerings-, lämplighets- mopedbesiktning och enskilt godkännande.....	14
3.2	Prisutveckling.....	19
3.3	Teknikutveckling	21
3.4	Tillgänglighet.....	21
3.4.1	Geografisk tillgänglighet	21
3.4.2	Tidsmässig tillgänglighet och öppettider	22
3.4.3	Antal verksamma tekniker	24
4	OMVÄRLDSBEVAKNING	25
4.1	Besök hos Trafikstyrelsen i Danmark	25
4.1.1	Utvecklingen av marknaden	25
4.1.2	Bedriva verksamhet.....	26
4.1.3	Tillsyn	26
4.1.4	Avgifter	28
5	RAPPORTERING TILL SWEDAC	28
5.1	Uppföljning av Swedac åtgärder.....	28
6	INTERN RAPPORTERING	29
7	SAMVERKAN MED BRANSCHEN	29
7.1	Samverkansmöten med branschen	29
7.2	Förbättrat stöddokument för inrapportering	29
8	UTFALL AV 2013 ÅRS FOKUSOMRÅDEN	30
9	TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE 2014	30

10	SLUTSATSER	31
11	REKOMMENDATIONER	31

1 Sammanfattning

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige. Efter 3,5 år befinner sig marknaden fortfarande i ett uppbyggnadsskede. I stort fungerar besiktningensverksamheten på samma sätt som innan omregleringen. Det är fortfarande en bit kvar till en väl fungerande marknad i bemärkelsen konkurrens mellan företag och möjligheter för kunder i hela Sverige att välja besiktningensföretag. Den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är låg och även mindre utbud av besiktningensstationer har hittills uteblivit.

- Konkurrensen har ökat på den totala besiktningensmarknaden. Främst genom uppdelningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningensstationer.
- Den geografiska tillgängligheten har ökat. Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har under året ökat med 16 % från 270 till 314 stycken. Två stationer har stängts.
- Öppettiderna på kvällar och helger har minskat under året.
- Snittpriset har tydligt ökat under året. Exempelvis har snittpriset för personbil ökat med 13 % från december 2012 till december 2013. Priset är högst i storstäderna och lägst i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner.
- Transportstyrelsens tillsyn 2013 visar att de företag som verkar på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningenskvalitet på sina förrättningar.
- Transportstyrelsen har inte sett någon teknikutveckling inom fordonsbesiktningensbranschen.
- Transportstyrelsen har besökt Danmark som privatiserat fordonsbesiktningensmarknaden 2004 respektive 2005, för efterkontroller och fullständiga kontrollbesiktningar. Efter öppnade av Danmarks fordonsbesiktningensmarknad för kontrollbesiktningar har antal företag ökat från en monopolist till 55 privatiserade företag första året. Effekter Trafikstyrelsen i Danmark sett är ökad konkurrens på öppettider, service och pris.
- Transportstyrelsen rapporterar regelbundet till Swedac, som har mandat att kräva in åtgärder av besiktningensföretagen.

- Samverkan med branschen sker genom återkommande möten, där bl.a. branschorganisationer, certifieringsorgan och Swedac medverkar. Under 2013 har samverkan bland annat resulterat i ett uppdaterat stöddokument för rapportering av besiktningsresultat.
- Under kommande verksamhetsår kommer ökat fokus att riktas mot ekonomiska villkor för etablering på marknaden. Det finns indikationer på att det finns företagsekonomiska ojämnvikter på marknaden som kan påverka konkurrensmöjligheten.

2 Fordonsbesiktningsmarknaden

2.1 Fordonsbesiktningsmarknaden

Fordonsbesiktning är en obligatorisk regelstyrd verksamhet vilket gör att besiktningsföretagen inte kan 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.

5,98 miljoner besiktningar genomfördes under 2013. Detta ska jämföras med 5,79 miljoner 2012. Antalet verk samma besiktningstekniker har under 2013 ökat från 1720 till 1922, vilket motsvarar en ökning med drygt 11 %. Dessa båda variabler kan påverka produktiviteten på fordonsbesiktningsmarknaden.

Besiktningarna kan delas upp i besiktningstyperna kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning samt i fordonskategorierna¹ lätta, tunga och övriga fordon.

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den antalsmässigt största marknadskomponenten med cirka 95 % av marknaden. Därför koncentreras större delen av Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning på den.

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.

2.2 Besiktningsföretag på marknaden

Besiktningsföretagen har valt att ackreditera sig för en eller flera fordonskategorier, se tabell 1. Ackrediteringen utförs av Swedac² och gäller länsvis. Ett ackrediterat företag måste erbjuda alla besiktningstyper i länet.

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
A-besiktning AB (Carspect)	X		
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Besiktningskluster 2 AB	X	X	
ClearCar AB	X		
DEKRA Automotive AB	X	X	X
Fordonsprovorna 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 (2012 års siffror inom parentes)	8 (9)	5 (5)	3 (3)

Tabell 1. Besiktningsföretagens ackreditering. Källa: Swedac.

2.3 Uppdelningen av AB Svensk Bilprovning

Under början av 2013 delade staten och de övriga ägarna³ upp Bilprovningen mellan sig. Efter delningen äger staten AB Svensk Bilprovning 87 besiktningsstationer över hela landet (december 2013). De övriga ägarna äger, via ett holdingbolag, Besikta Bilprovning i Sverige AB med 55 besiktningsstationer främst i Götaland och västra Svealand.

2.4 Lokala monopol

Utförsäljningen av en tredjedel av Bilprovningen under 2012 och uppdelningen av resterande stationer under 2013 (se kap. 2.3) har på många orter inte lett till att konkurrensen ökat. Det har bara gjort att det lokala monopolet kvarstår men med en ny huvudman. Speciellt tydligt är detta i norrlands inland.

² Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment)

³ Motorbranschens Riksförbund (MRF),

Bilförsäkringsföretagen (Folksam, Länsförsäkringar, If, Trygg Hansa, Roppongi (f.d. Ansvar)

Kungliga Automobil Klubben (KAK)

Motormännens Riksförbund (M)

Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Svenska Taxiförbundet

Sveriges Åkeriföretag

2.5 Företagens marknadsandelar

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning och dess två utförsålda delar Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus Bilprovning AB (se tabell 2).

Besiktningsföretag	2012	2013
Carspect AB	4,05 %	6,29 %
AB Svensk Bilprovning	85,86%	34,12%
Applus Bilprovning AB	0,64 %	
Besikta Bilprovning i Sverige AB*	4,24 %	25,96%
ClearCar AB	0,00 %	0,83 %
DEKRA Bilprovning AB**		0,47 %
DEKRA Automotive AB	0,29 %	1,46 %
Fordonsprovarna i väst AB	0,08 %	0,08 %
Inspecta Sweden AB	0,01 %	0,01 %
Opus Bilprovning AB	4,62 %	30,54%
SMP Svensk Maskinprovning	0,07 %	0,07 %
Ystad Bilbesiktning AB	0,14 %	0,17 %
* Fram till och med 2013-03-17 Besiktningskluster 2 AB.		
** Fram till och med 2013-01-06 Applus Bilprovning AB. Från och med 2013-08-18 tillhör besiktningsstationerna DEKRA Automotive AB.		

Tabell 2. Besiktningsföretagens marknadsandelar⁴. Källa: Transportstyrelsen.

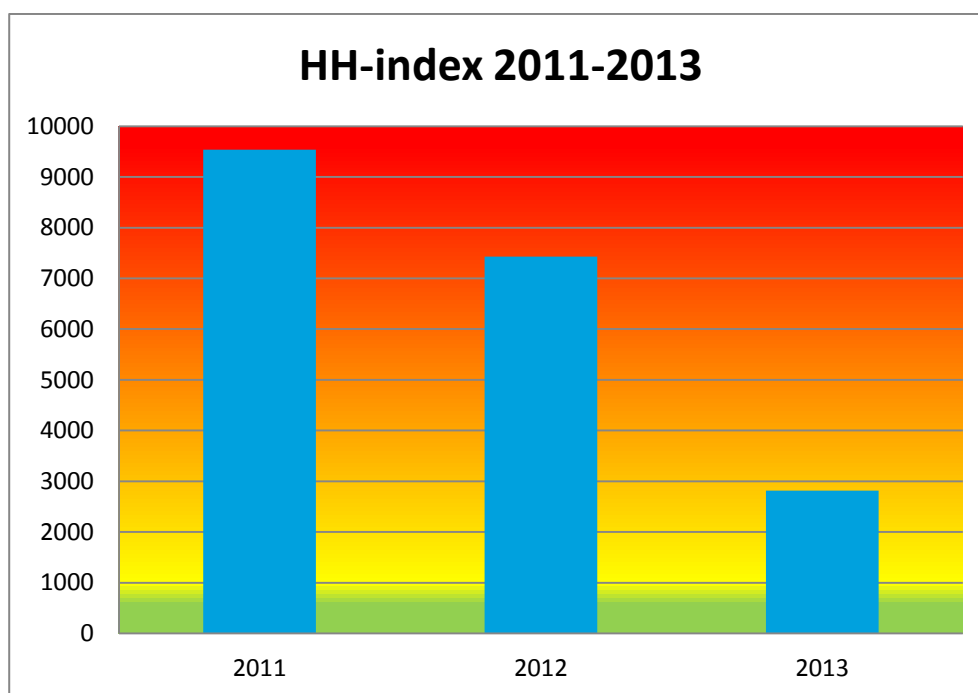
⁴ Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

2.6 HH-Index för marknaden

HH-Index⁵ är ett allmänt accepterat mått för marknadskoncentration. Indexet 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 HHI 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 HHI 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 marknadskoncentration⁷.

Det är främst delningen av AB Svensk Bilprovning som gjort att HHI sjunkit. De övriga företag som trätt in på marknaden har haft liten inverkan på HHI på grund av sina små marknadsandelar.

Under åren 2011 till och med 2013 har HH-Index utvecklats enligt tabell 3.



Tabell 3. HH-index 2011-2013. Källa: Transportstyrelsen.

⁵ Herfindahl-Hirschmans Index

⁶ Ett exempel: tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 (%).
 $HHI = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$.

⁷ U.S. Department of Justice & FTC, *Public Guidelines*

<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hhi.html>

U.S. Department of Justice & FTC, *Horizontal Merger Guidelines* § 5.2

<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.html#5c>

3 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning

3.1 Trafiksäkerhet och Miljö

3.1.1 Kontrollbesiktning

Tillsyner genomförs i form av stickprovskontroller, både från kontoret och i form av besök hos besiktningsföretagen. Under 2013 har Transportstyrelsen utfört 90 tillsyner varav 51 är tillsyner genomförda från kontoret och 39 är i form av besök hos besiktningsföretagen.

Tillsynerna 2013 visar att företagen på marknaden håller en likvärdig besiktningskvalitet på sina besiktningar.

Vid tillsynsbesöken kontrolleras hur reglerna följs:

- Görs de föreskrivna kontrollerna?
- Används föreskrivna metoder och utrustningar?
- 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 upptäcks vanligtvis någon eller några avvikelser. Resultatet av tillsynsbesöket meddelas muntligt till någon ansvarig på stationen i samband med besöket och även skriftligt till ansvarig chef samt till Swedac (se vidare kap. 5).

Transportstyrelsen har iakttagit att avvikelser som observerats och redovisats på en station sällan återkommer på en annan station som har samma chef, vilket tyder på att det finns en spridning i organisationen på Transportstyrelsens iakttagelser och därmed har tillsynen en positiv effekt på marknaden sett ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv. Huruvida effekten är bestående eller inte får visa sig vid kommande tillsyner.

En farhåga som besiktningspersonalen framfört är att de nya frivilliga tilläggstjänsterna⁸ som en del besiktningsorgan erbjuder, kommer inkräkta på den tid varje tekniker har på sig att besikta ett fordon. Det kan innebära att kvaliteten på kontrollbesiktningen blir lidande, då det inte ges mer tid för att utföra dessa extra tjänster. Transportstyrelsen menar att det, med tanke på att antalet verksamma tekniker totalt sett ökat sedan omregleringen 2010 (se kap. 3.4.3), förefaller nästan nödvändigt att företagen erbjuder attraktiva tilläggstjänster – annars lär ekonomin bli dålig och priserna gå upp.

En annan farhåga som besiktningspersonal framfört är att tiden som en tekniker har på sig för att utföra en kontrollbesiktning ska differentieras beroende på fordonets ålder. Detta kan innebära att det blir kortare tid för att besikta ett relativt nytt fordon, medan man får längre tid på sig med ett äldre fordon. Transportstyrelsen anser, utifrån ett riskperspektiv, att det förefaller rimligt att mindre tid kan komma att ägnas åt nyare fordon, förutsatt att besiktningsorganen genomför de föreskrivna kontrollerna.

De mest frekventa avvikelserna Transportstyrelsen sett gällande trafiksäkerhet och miljö vid tillsynsbesöken är bristfällig:

- identifiering av fordonet avseende instansat chassinummer
- kontroll av hjullager, så som glappkontroll
- kontroll av bilbältesband, avseende skador och slitage
- Felaktig hantering av fordon avseende elektronisk miljökontroll (OBD⁹-kontroll)

Dessa punkter är återkommande på flera stationer och företag på marknaden. Transportstyrelsen har redovisat delar av tillsynsresultatet för företagen på branschmöten som hålls två gånger/år, där en del företag har känt till dessa brister under flera år. Att bristerna fortfarande förekommer är anmärkningsvärt och tyder på brister i företagens interna kvalitetssystem.

Transportstyrelsen har underrättat Swedac om dessa brister, se vidare kap. 5.

⁸ En icke obligatorisk tjänst som vanligtvis innehåller kontroller som rör fordonsunderhåll t.ex. kontroll av lufttryck i däcken, utökad kontroll av felkoder i fordonets OBD system m.m.

⁹ On Board Diagnostics, OmBordDiagnos

3.1.2 Registrerings-, lämplighets- mopedbesiktning och enskilt godkännande.

Transportstyrelsen använder sig av stickprovskontroller för att kontrollera marknaden inom områdena registrerings-, moped-, och lämplighetsbesiktningar. För besiktningsformen enskilt godkännande finns ingen tillsynsmyndighet utpekad. Stickprovskontrollerna genomförs dels som besök på besiktningsföretagens stationer och dels från kontoret på slumpvis urval av företagens besiktningsakter över genomförda besiktningar (s.k. aktgranskning).

Registreringsbesiktning utförs på t.ex. begagnade, importerade och ändrade fordon samt exportfordon. Sedan omreglering av besiktningsmarknaden har antalet besiktningar minskat. En av orsakerna är att begränsade registreringsbesiktningar inte behöver utföras på nya personbilar som har en fabriksmonterad draganordning. Begränsad registreringsbesiktning behöver heller inte utföras vid eftermontering eller demontering av EU-typgodkänd kopplingsanordning på EU-typgodkänd personbil klass I eller EU-typgodkänd lastbil med en högsta maximal totalvikt av 3 500 kg, under förutsättning att kopplingsanordningen är av typ kula och avsedd att monteras på fordonet samt att uppgift om fordonets maximala släpvagnsvikt eller släpkärrevikt finns angiven i vägtrafikregistret¹⁰.

Mopedbesiktning utförs på EU klass 2-moped och vår nationella moped. Antalet mopedbesiktningar som utförs under ett år är få. Transportstyrelsen har under 2013 inte träffat på någon mopedbesiktning vid stationsbesöken och inte heller fått någon akt inskickad utifrån de tidsperioder som kontrollerats vid aktgranskningar.

Besiktningsformen mopedbesiktning är en nationell besiktningsform som saknar registerhållning varför uppföljningen av eventuella föreläggande av polisen är minimal alternativt obefintlig på riksnivå. Ett eventuellt slopande av besiktningsformen mopedbesiktning av nationella mopeder och EU-mopeder klass II förenklar för både besiktningsföretagen och ackrediterande myndighet, Swedac. Kraven som följer av besiktningsformen mopedbesiktning, att arbeta fram besiktningsrutiner, dokumentation och metoder, är kostnadsdrivande för besiktningsmarknaden. Besiktningsformen ger liten eller ringa påverkan på trafiksäkerheten. Swedac ser inga hinder att förändringar sker i förutsättningarna till mopedbesiktningar.

¹⁰ TSFS 2013:54

Rekommendation: Transportstyrelsen anser att besiktningensformen mopedbesiktning bör slopas. Genomförande av rekommendationen kräver förändringar i Fordonslagen och Fordonsförordningen.

En **lämplighetsbesiktning** sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för avsedd användning. Exempel på en lämplighetsbesiktning är en lastbil som ska användas som taxi.

Enskilt godkännande. Transportstyrelsen har tidigare år skrivit om de ojämlikheter som finns för genomförande av besiktningensformen enskilt godkännande¹¹. Ett företag som vill utföra provning enligt enskilt godkännande måste ha ackrediterats som provningsorgan. Dessa följs upp av den myndighet som utfört ackrediteringen. Besiktningensföretag som är ackrediterade för fordonskategorierna 1, 2 eller båda (dvs. lätta och/eller tunga fordon) får utföra enskilt godkännande för den eller de kategorier som ackrediteringen gäller för. Dessa besiktningensföretag följs inte upp genom tillsyn avseende enskilt godkännande vare sig av Swedac eller av Transportstyrelsen vilket beror på avsaknad av tillsynsmandat. Detta beror på att det ligger utanför Swedacs uppdrag att följa upp något som inte omfattas av ackrediteringen. Transportstyrelsen har heller inte mandat att följa upp enskilt godkännande på motsvarande sätt som registreringsbesiktningar.

Det ställs följaktligen hårdare krav på uppföljning av registreringsbesiktningar på ändrade fordon som är registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister än de fordon som betraktas som helt nya via enskilt godkännande. Vidare hanteras provningsorgan/besiktningensföretag på olika sätt avseende uppföljning av enskilt godkännande. Detta leder till ojämlika konkurrensvillkor då de provningsorgan som ackrediterats drabbas av en kostnad för uppföljningen medan de besiktningensföretag som "fått det på köpet" med ackrediteringen inte får motsvarande kostnad.

Rekommendation: Transportstyrelsen anser att införande av tillsynsmandat för någon myndighet över besiktningensformen enskilt godkännande behövs för att säkerställa rättvisa och jämlika konkurrensförhållanden mellan aktörerna som genomför enskilt godkännande på marknaden. För genomförande av rekommendationen krävs förändringar i Fordonslagen och Fordonsförordningen.

¹¹ Se även Transportstyrelsens rapport *Fordonsbesiktningensmarknaden 2012* Dnr TSV 2013-1539.

Tillsynsbesök på besiktningsföretagets stationer

Tillsynsbesök har gjorts under året på 13 stationer av de ca 130 stationer som vid årsskiftet 2013/2014 erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar¹². Antalet fordon som varit bokade för registrerings-, moped och lämplighetsbesiktning på besöksdagen varierar kraftigt mellan stationerna. På åtta av de tretton stationer som Transportstyrelsen besökt har besiktningsteknikern med utökad behörighet (vilket är ett krav för att utföra registrerings-, moped och lämplighetsbesiktning), varit på annan station, varit ledig eller varit på utbildning. Transportstyrelsen vill vid besöket att det ska vara normal produktion för att kunna delta i den verkliga miljön för berörda tekniker, därför görs stickprovskontroller. Inga avvikelser har noterats vid tillsynsbesöken. Ingen registreringsbesiktning har följts för fordon i kategori 3 (övriga fordon).



Resultat av aktgranskning

Swedac och Transportstyrelsen utför aktgranskning gemensamt. Aktgranskningarna genomförs före Swedacs ordinarie tillsynsbesök. 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.

¹² enligt Swedac omfattningsbilaga till ackrediteringsbeslut.

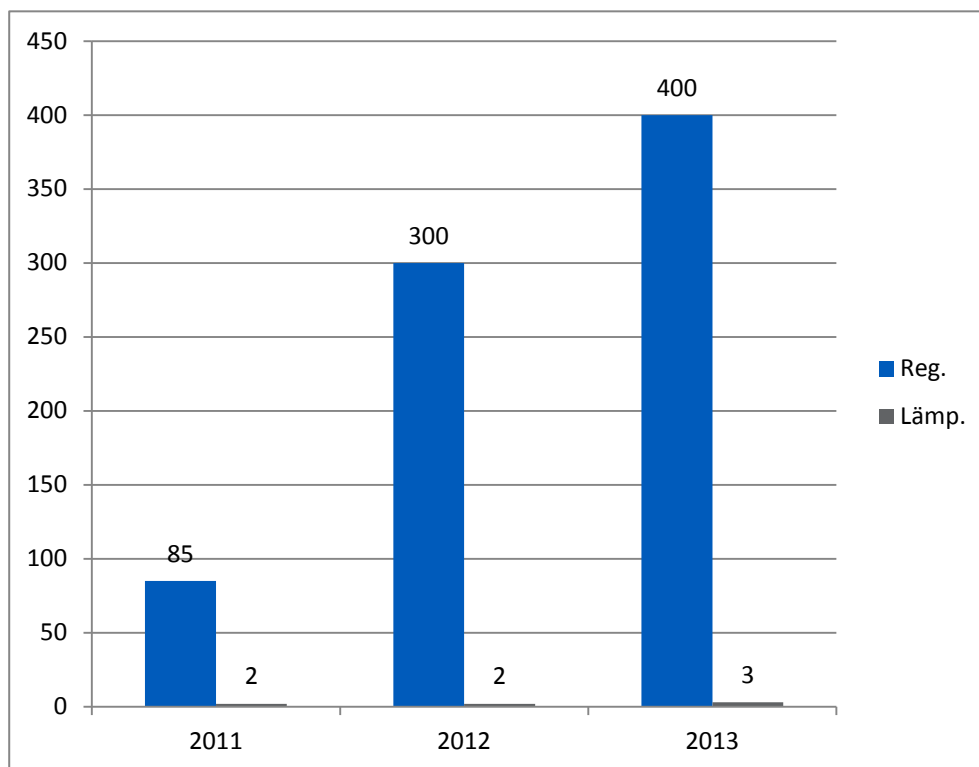
Noterade avvikelser kan delas in i fordon som:

- är felaktigt godkända, exempelvis intyg som saknas, obligatorisk utrustning saknas
- har bristfällig dokumentation, exempelvis kravuppfyllelse inte redovisade
- är felaktigt inrapporterade till vägtrafikregistret, exempelvis uppgifter som utelämnats vid inmatning av data så som avsaknad av textkoder i avgasdirektiv.

Ungefär en tredjedel av de granskade akterna innehåller fel enligt ovanstående indelning. Felen är inte viktade efter sin allvarlighetsgrad men Transportstyrelsen noterar att besiktningsföretagen har brister.

Antalet akter som kontrollerats under 2013 är ca 400 stycken. Motsvarande siffra 2012 var ca 300 stycken.

Flertalet av aktgranskningarna är registreringsbesiktningar, endast ett fåtal lämplighetsbesiktningar är granskade. Ingen mopedbesiktning har granskats pga. att det totala antalet genomförda är så få. Mopedbesiktning avser nationell moped samt EU-moped klass 2 vilka inte redovisas i något nationellt register.



Tabell 4. Antalet akter som SWEDAC och Transportstyrelsen granskat tillsammans över tid
Källa. Transportstyrelsen och Swedac



3.2 Prisutveckling

Transportstyrelsen följer via besiktningsföretagens hemsidor prisutvecklingen på de vanligaste fordonstyperna för ett normalt hushåll i Sverige. Transportstyrelsen läser av priset en gång per månad. Fordonstyperna som har valts är personbil (PB), lätt lastbil (LLB), släpkärria med en totalvikt ($T \leq 3,5$ ton) och motorcykel (MC). I de fall som besiktningsföretagen redovisar husvagnar går de i allmänhet att jämföra med en släpkärria. I några enstaka fall finns inte priserna för släpkärria och MC redovisade på företagens hemsidor.

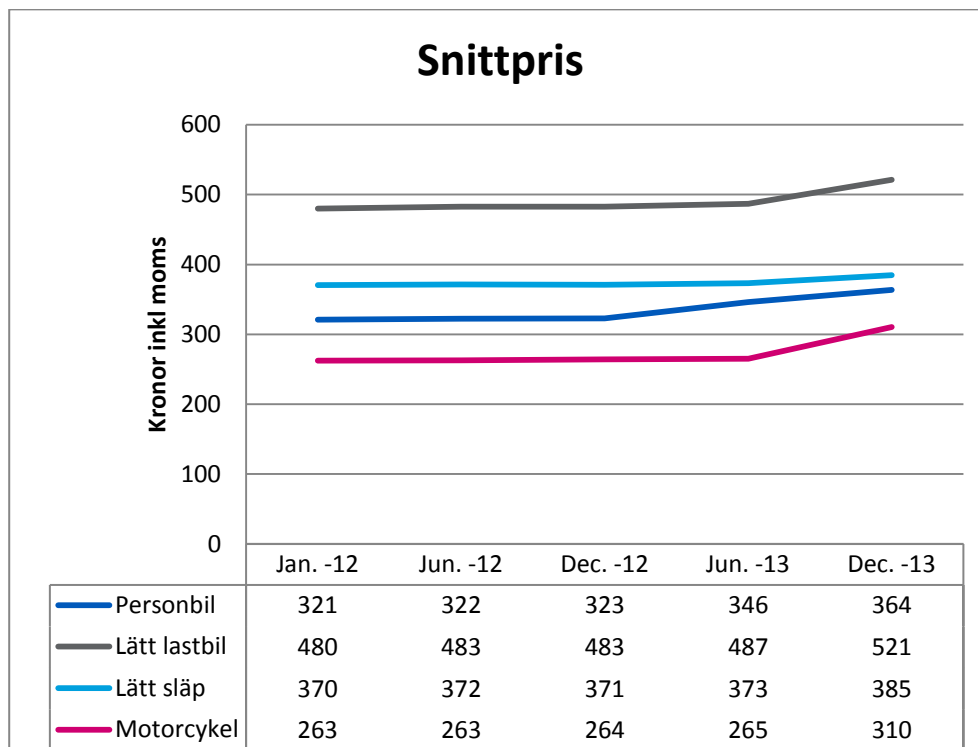
För PB har min- och maxpriset inte förändrats något nämnvärt sedan januari 2012. Minpriset var vid december månads avläsning 300 kr vilket motsvarar januari månads siffror 2012. Maxpriset har varit konstant 600 kr sedan mätningen började.

Minpriset för en LLB var vid årets avläsningpunkter 480 kr, en höjning med 30 kronor jämfört med december 2012. Minpris under året på 480 kr är en återgång till den nivå som gällde i januari 2012. Maxpriset är oförändrat.

Prisintervallet för lätta släp $T \leq 3,5$ ton, ligger mellan 290 kr till 600 kr. Priserna kan variera beroende på om släpet är utrustat med broms eller inte.

För MC är minpriset 260 kr och maxpriset 600 kr, vilket har varit konstant under hela perioden som Transportstyrelsen följt prisutvecklingen.

Under 2013 har snittpriset tydligt ökat. Merparten av företagen har höjt priserna däribland AB Svensk Bilprovning. Med snittpris menar Transportstyrelsen det genomsnittliga priset på samtliga genomförda besiktningar av respektive fordonsslag. Utvecklingen av snittpriset för olika fordon presenteras i tabellen nedan. Exempelvis har snittpriset för personbil ökat med 13 % från december 2012 till december 2013.



Tabell 5. Utvecklingen av snittpriset från 2012 för en besiktning av utvalda fordonskategorier i hela landet. Transportstyrelsen har följt snittpriset på detta sätt sedan januari 2012, vilket är anledningen att det är startpunkten i diagrammet. Källa: Transportstyrelsen.

Priset är högst i storstäderna och lägst i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner.

Det förekommer även tillfälligt andra prissättningar vid exempelvis nyöppningar av stationer, olika kampanjer, mindre attraktiva tider på dagen mm. Avtalskunder såsom bilfirmor och verkstäder har i regel någon form av rabattrappa som vanligtvis varierar beroende på volymen besiktningar.

Prisuppgifter för kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktningar som utförs av besiktningsföretag ackrediterade enligt kategori 3 (övriga fordon) i

fordonslagen har Transportstyrelsen inte haft någon möjlighet att följa eftersom dessa företag inte har några prisuppgifter publicerade.

3.3 Teknikutveckling

Transportstyrelsen ser ingen teknikutveckling inom branschen genom de tillsynsbesök som sker hos besiktningsföretagen. På fordonsmässor m.m. har Transportstyrelsen observerat viss utveckling av kontrollutrustning. Det sker en ständig utveckling av fordon t.ex. konstruktioner, vilket ger behov av utveckling av nya kontrollmetoder och ny kontrollutrustning.

Föreskrivna minimikrav om teknisk kontrollutrustning för besiktningsföretag kan vara en hämmande faktor avseende teknikutveckling. Att föreskriva funktionsbaserade krav avseende fordonsbesiktning kan vara ett sätt att möjliggöra en teknikutveckling avseende kontrollutrustning och kontrollmetoder.

3.4 Tillgänglighet

Under 2013 har Transportstyrelsen följt utvecklingen avseende tillgänglighet exempelvis utifrån kundklagomål, via besiktningsföretagens hemsidor och ackrediteringsbeslut. Transportstyrelsen delar in tillgängligheten i två delar: geografisk tillgänglighet samt tidsmässig tillgänglighet och öppettider.

Dessutom följer Transportstyrelsen antalet verksamma besiktningstekniker på marknaden som en sekundär indikator på tillgänglighet.

3.4.1 Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2013 jämfört med föregående år. Det finns numera mer än en aktör för besiktning av lätta fordon i alla Sveriges län. Under året har antalet besiktningsstationer för lätta fordon stigit från 270 till 314, vilket motsvarar en ökning med drygt 16 procent. Två besiktningsstationer har stängts.

Besiktningsföretaget ClearCar AB har delvis valt en annorlunda etableringsstrategi än de övriga företagen. De har valt att etablera stationer i kommuner som tidigare saknade besiktningsstation. Exempel på sådana kommuner är Forshaga, Kil, Vingåker, Kumla och Sjöbo.

3.4.2 Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

Transportstyrelsen har månadsvis via besiktningsföretagens hemsidor följt besiktningsstationernas öppettider. Det finns i dagsläget ingen station som öppnar före kl. 06:00. Transportstyrelsen har valt att presentera öppettiderna kvartalsvis för att möjliggöra en överskådlig bild över tid, se tabell 6.

Transportstyrelsen har för fordon i kategori 3 (övriga fordon) i fordonslagen inte kunnat följa tillgängliga besiktningstider för kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktningar som utförs av besiktningsföretagen, eftersom dessa företag inte har några uppgifter publicerade.

Från december månads mätning 2012 till december månads mätning 2013 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 minskat med två stycken.

Antalet kvällsöppna¹³ stationer har varierat under avläsningsperioden, se tabell 6. Vid decembers månads avläsning 2013 har antalet öppna stationer efter kl. 18:00 måndag-fredag minskat med fem stycken mot mätningen i december månad 2012. Antalet stationer som har öppet efter kl. 18:00 på fredagar, har ökat med en under samma period. Lördagsöppna stationer håller sig på en jämn nivå under 2013. Det förekommer att ytterligare besiktningsstationer har öppet lördagar vid månadsskiften vilket inte framgår i tabell 6. Antalet söndagsöppna stationer är väldigt få.

¹³ Transportstyrelsens definition av stationer som har öppet efter kl. 18:00

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Före 07:00	December - 12	11	11	11	11	11		
	Mars -13	10	10	10	10	10		
	Juni -13	10	10	10	10	10		
	September -13	9	9	9	9	9		
	December - 13	9	9	9	9	9		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Efter 18.00	December - 12	30	30	30	30	2		
	Mars -13	28	28	28	28	1		
	Juni -13	29	29	29	29	2		
	September -13	28	28	28	28	5		
	December - 13	25	25	25	25	3		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
	December - 12						102	3
Öppet på lördag och söndag	Mars -13						100	1
	Juni -13						100	0
	September -13						101	1
	December - 13						101	0

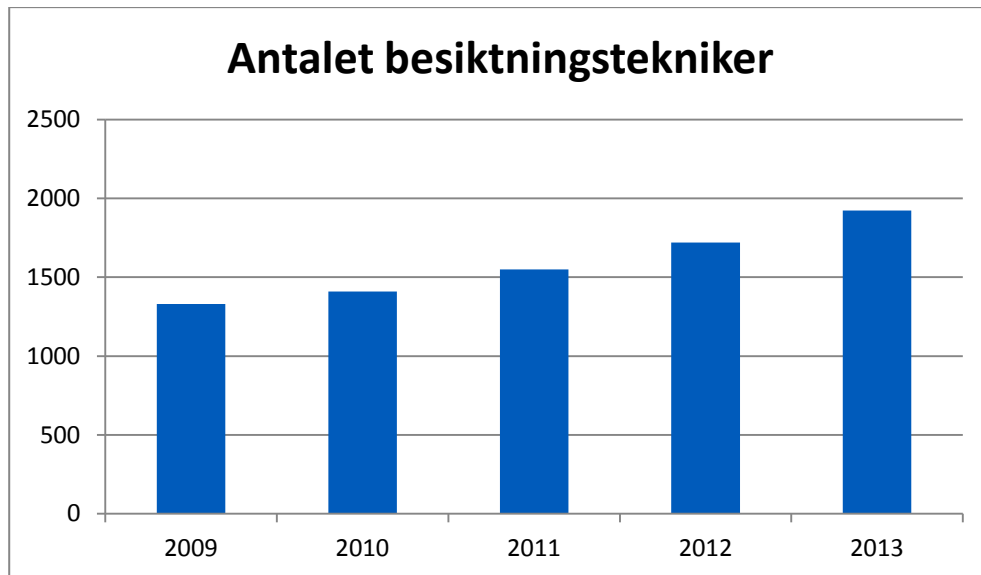
Tabell 6. Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på lördag och söndag under 2012 och 2013 Källa: Transportstyrelsen.

Normalt har stationerna i glesbygdskommuner öppet vardagar mellan kl. 07:00 och 16:00. Tre platser besöks av en mobil besiktningsanläggning vars öppettider är utifrån dess besöksschema.

För registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning har flertalet besiktningsföretag valt att förlägga sina öppettider till mellan kl. 07:00 och 16:00 måndag till fredag. Några besiktningsföretag har ambulerande besiktningsingenjörer som ansvarar för registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning på ett flertal stationer. Det finns en risk att tillgängligheten äventyras ju fler stationer en sådan besiktningsingenjör ansvarar för. Antalet stationer som erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar är i dag ca 130 stycken enligt Swedac's ackrediteringsbeslut.

3.4.3 Antal verksamma tekniker

Transportstyrelsen följer utvecklingen av antalet verksamma tekniker över tid för att se hur tillgången på utbildad och certifierad personal förändras. Antalet verksamma tekniker ökar, se tabell 7.



Tabell 7. Antal verksamma besiktningstekniker. Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

Idag finns endast ett certifieringsföretag för certifiering av besiktningstekniker men Transportstyrelsen känner till att ytterligare ett företag har för avsikt att ackreditera sig. Några besiktningsföretag kommer att bedriva utbildning av egen personal i egen regi.

4 Omvärldsbevakning

4.1 Besök hos Trafikstyrelsen i Danmark

Under 2013 har Transportstyrelsen besökt sin danska motsvarighet, Trafikstyrelsen. Syftet med besöket var att få en bild av hur fordonsbesiktningsmarknaden fungerar i Danmark samt hur Trafikstyrelsen arbetar med marknadstillsyn och marknadsövervakning.

4.1.1 Utvecklingen av marknaden

4 juni 2004 stiftades en dansk lag om privatisering av fordonsbesiktningsmarknaden. Bl.a. bestämdes att:

- Trafikstyrelsen bestämmer villkoren för tillträde på marknaden.
- Det ska vara lätt för företag att etablera sig på marknaden.
- Det ska finnas kompetenskrav för att verka på marknaden.
- Inga reparationer får genomföras i samband med besiktningsverksamhet.
- Tillsynsverksamheten ska vara avgiftsfinansierad.
- All inrapportering ska ske till Trafikstyrelsens databas.
- Tillsyn ska ske avseende kvalitet.
- Verksamma företag ska uppfylla kraven i kvalitetsstyrningssystemet DS/EN ISO 9001:2008 eller DK/EN ISO/IEC 17020:2005.

Fordonsbesiktningsmarknaden avreglerades i Danmark med början i september 2004, först med efterkontroller och sedan fullständiga kontrollbesiktningar i januari 2005.

Utvecklingen har varit enligt följande:

- Juli 2004: ett företag med 125 stationer.
- September 2005: 55 företag med 266 stationer samt 145 företag med 148 stationer för enbart efterkontroller.
- 21 utbildningstillfällen för besiktningstekniker har anordnats av godkända skolor.
- Oktober 2013: 162 företag med 419 stationer samt 126 företag med 137 stationer för enbart efterkontroller.

Effekter Trafikstyrelsen noterat är ökad konkurrens på öppettider, service och pris. Det finns idag ingen väntetid på besiktningar, medan väntetiden 2004 normalt var 3-6 veckor. Idag är det färre bokade tider för besiktning och fler drive-in. Dock finns en stor överkapacitet vad gäller antal besiktningsstationer, vilket leder till mycket väntetid för besiktningspersonalen.

4.1.2 Bedriva verksamhet

Ett av målen med omregleringen i Danmark var att det skulle vara lätt att etablera sig och bedriva besiktningsverksamhet.

För att starta en verksamhet måste företaget ha utbildad personal. Utbildningen genomförs av två stycken skolor som är godkända av Trafikstyrelsen att utbilda besiktningstekniker. Det finns ca 1000 utbildade tekniker varav ca 400-600 är aktiva idag.

Det krävs också att företaget har ett tillstånd som söks hos Trafikstyrelsen. För att erhålla ett tillstånd får företaget bl.a. inte finnas med i belastningsregistret eller ha mer än 50 000 DKK i skuld. Tillståndet kostar inget. När det gäller oberoende är det tillåtet att bedriva bilförsäljning samtidigt som besiktningsverksamhet, men inte verkstad för bilreparationer.

4.1.3 Tillsyn

I Danmark arbetar 10 stycken inspektörer med tillsyn.

Trafikstyrelsen utför två olika typer av tillsyn. En tillsyn som omfattar hela företagets verksamhet inklusive administrativa rutiner, samt s.k. kontrollsyn som är en praktisk kontroll (ett fordon besiktas om av tillsynspersonalen i direkt anslutning till avslutad besiktning av besiktningsföretaget).

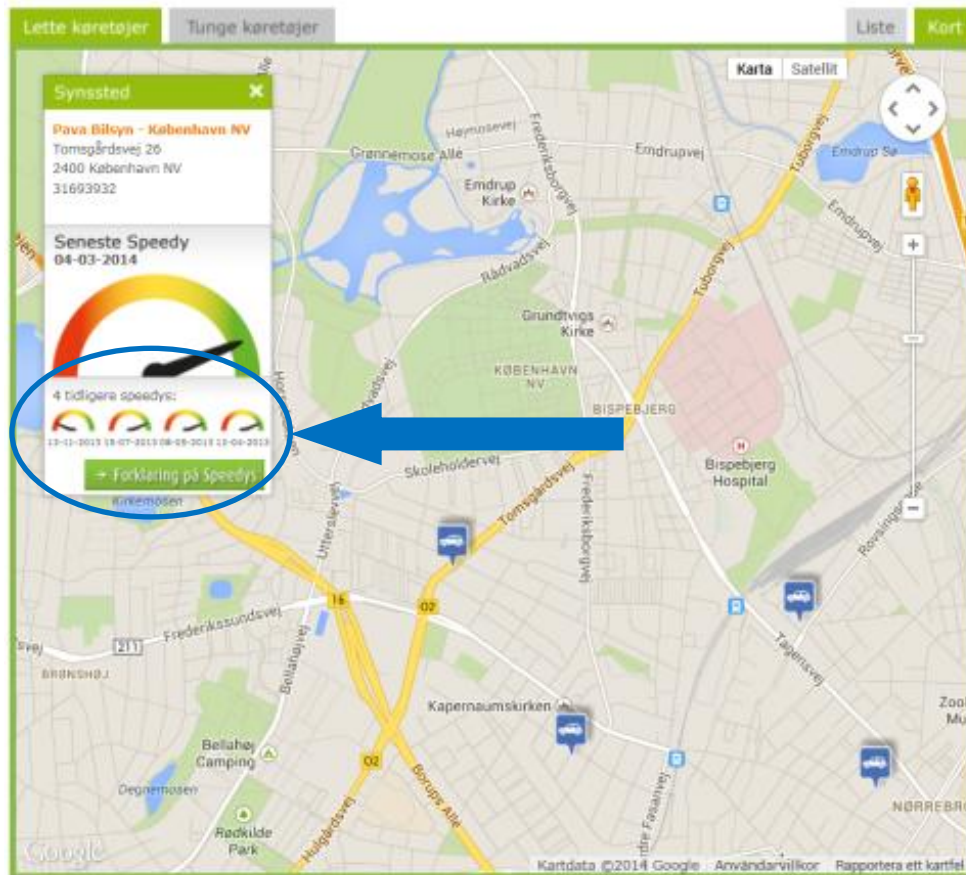
Under 2012 genomfördes ca 2500 tillsyner varav 1500 var kontrollsyner.

Varje månad automatgenererar Trafikstyrelsen rapporter, som går ut direkt till respektive besiktningsorgan, där företaget bl.a. kan se hur det ligger till statistiskt när det gäller antal besiktade fordon och hur stor andel som underkänns. Denna rapport används dessutom som input för en riskbaserad planering av tillsynsinsatser. Alla tillsynsbesök sker oanmälda.

Om Trafikstyrelsens inspektörer finner avvikelser när de utför kontrollsynen, så är det denna besiktning som är gällande och inte besiktningsorganets. Trafikstyrelsen kan alltså överpröva besiktningsorganets beslut. Resultatet av tillsynen publiceras på Trafikstyrelsens hemsida grafiskt och kan användas som ett konkurrensmedel av företagen.

Många noterade avvikelser ger en röd indikator medan få noterade avvikelser ger en grön indikator. Som en utveckling av detta kommer Danmark införa ett poängsystem under 2014 för att ytterligare förbättra kommunikationen av tillsynsresultatet. Systemet används redan i Holland.

Resultaten av tillsynerna har publicerats på Trafikstyrelsens hemsida sedan 2011 och kan ses som enda förklaring till ett mer korrekt besiktningsresultat generellt och ökad kvalitet på genomförd besiktning.



Figur 1. Eksempel på presentation av aktuellt och tidigare tillsynsresultat i form av indikatorer på Trafikstyrelsens hemsida.

4.1.4 Avgifter

I Danmark betalar besiktningsföretagen 19 DKK per besiktning i avgift till Trafikstyrelsen. Motsvarande avgift i Sverige är 3 SEK per besiktning under 2013 och 1.30 SEK från och med 1/1 2014.

En stor del av Trafikstyrelsens intäkter, 30 %, går till brevutskick till fordonsägare i form av kallelser till besiktning, påminnelser och underlag för böter för de som inte besiktar sin bil i tid.

Annat som bekostas är personal, som består av 10 inspektörer, 2 jurister, 4 i kundcenter, 2 konsulenter (expert), 2 studerande, 1 kundmedarbetare och en chef.

Även datastöd i form av inrapporteringsverktyg och statistik är kostnader som finansieras via avgiften. Övrigt som avgiften ska bekosta är överklagningsärenden (ca 130 per år).

5 Rapportering till Swedac

Rapporter från Transportstyrelsens genomförda tillsynsbesök skickas till Swedac, till utsedd mottagare hos Swedac. Uppmärksammade brister i hur regler följs redovisas i rapporterna (se 3.1.1). Transportstyrelsen redovisar alla avvikelser oavsett antal och redovisar hur många besiktningar som Transportstyrelsen deltagit vid. Det ska i detta sammanhang klarläggas att Transportstyrelsen saknar mandat att kräva åtgärd. Rapportering till Swedac sker regelbundet. Allvarliga brister rapporteras däremot omgående.

5.1 Uppföljning av Swedac åtgärder

Återkoppling från Swedac sker efter analys av sakinhållsansvarig till Transportstyrelsen angående vilka åtgärder som Swedac begärt från besiktningsföretagen. Efter Transportstyrelsens rapportering av återkommande uppmärksammade brister över åren hos besiktningsorganen har Swedac genomfört en uppföljning. Redovisningen från Swedac visar en positiv trend av förbättring. Transportstyrelsen går igenom Swedacs återkoppling vid nästkommande interna planeringsmöte för eventuell fortlöpande kontroll av brister och avvikelser.

6 Intern rapportering

Erfarenheter från tillsynsarbetet återförs internt inom Transportstyrelsen till regelgivande enhet. Frekvensen på återrapporteringen varierar över året, allt efter behov.

Återkoppling till vägtrafikregistret sker i form av förslag på förbättringsåtgärder för att öka kvaliteten i inmatade data från besiktningsföretagen.

7 Samverkan med branschen

7.1 Samverkansmöten med branschen

Transportstyrelsen, Swedac och besiktningsbranschens branschorganisationer har under året haft två branschmöten samt arbetsmöten i specifika frågeställningar. Branschmötena nyttjas både för informationsöverföring och för diskussion. Exempel på ämnen som tas upp är nya regler och kommande regelförändringar, kontroll- och registreringsbesiktning, enskilt godkännande, reservrutiner vid dataavbrott, resultat av marknadstillsyn och marknadsövervakning samt förändringar av Transportstyrelsens IT-stöd och vägtrafikregister.

7.2 Förbättrat stöddokument för inrapportering

Under 2013 har ett samarbete med branschen skett för att uppdatera och förbättra förutsättningar för en likformig inrapportering av besiktningsresultat till Transportstyrelsen. Ett uppdaterat stöddokument för rapportering av besiktningsresultat har publicerats på Transportstyrelsens besiktningsportal så att besiktningsföretagen får bättre möjligheter att säkerställa indata till vägtrafikregistret.

8 Utfall av 2013 års fokusområden

I rapport från fordonsbesiktningsmarknaden 2012, TSV 2013-1539 kapitel 11, uttryckte Transportstyrelsen fokusområden för det fortsatta arbetet. Transportstyrelsen kommenterar nedan i korthet vad som skett under året avseende dessa fokusområden:

- **Polisens arbete med avseende på kvalitén på indata till transportregistret:** Transportstyrelsen har gett polisen tillgång till en manual för inrapportering. Därigenom har polisen fått samma förutsättningar som besiktningsföretagen vid inrapportering till VTR.
- **Förbättringspotential i Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg:** Under året har inget behov från branschen framkommit, varför inget utvecklingsarbete skett från Transportstyrelsens sida.
- **Delutförsäljning av AB Svensk Bilprovning med efterföljande förändringar av marknaden:** Transportstyrelsen har följt utvecklingen på marknaden, se avsnitt 2.
- **Tillgång på utbildad och certifierad personal:** Transportstyrelsen har följt utvecklingen under året, se avsnitt 3.4.3.
- **Prisutveckling:** Transportstyrelsen har följt utvecklingen under året, se avsnitt 3.2.
- **Besiktningsföretagens lönsamhet:** Transportstyrelsen har inlett ett arbete för att utreda hur lönsamheten kan följas under 2013. Arbetet kommer att fortsätta under 2014.

9 Transportstyrelsens arbete 2014

Under 2014 kommer Transportstyrelsen utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget att genomföra en studie av företagsekonomiska villkor för etablering på marknaden. Studien är ett komplement till den enkätundersökning om etableringshinder som riktade sig till besiktningsföretagen under 2012. Det finns indikationer på att det finns företagsekonomiska ojämnvikter på marknaden som kan påverka konkurrensmöjligheten.

Under 2014 kommer Transportstyrelsen även att utreda hur besiktningsföretagens lönsamhetsutveckling ska följas.

Marknadsövervakning av priset kommer att utökas till att även omfatta prisutveckling avseende pris för efterkontroll.

Transportstyrelsen kommer under året att upphöra med likformighetsbedömning¹⁴ som metod med hänvisning till avsaknad av mandat/förordnande att få tillgång till fordonet utanför besiktningshallen.

10 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att snittpriset ökat tydligt under året. I och med omregleringen fanns en oro att priserna skulle stiga i glesbygd, vilket Transportstyrelsen inte kunnat se hittills. Den geografiska tillgängligheten har ökat i form av att det har öppnats flera stationer, dock har det inte skett någon större förändring vad gäller den tidsmässiga tillgängligheten (öppettider). Farhågan om sämre tillgänglighet i glesbygd i form av färre stationer har inte infriats. De företag som verkar på marknaden håller en likvärdig kvalitet på besiktningarna vad avser trafiksäkerhet och miljö. Transportstyrelsen har inte noterat någon teknikutveckling av kontrollutrustning eller kontrollmetoder.

11 Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderar att:

- en tillsynsmyndighet för enskilt godkännande utpekas.
- att besiktningformen mopedbesiktning slopas.

Båda rekommendationerna föranleder förändringar i fordonslagen och fordonsförordningen.

¹⁴ En arbetsmetod för att kvalitetssäkra resultatet av utförda besiktningar. Transportstyrelsens personal kan själv utföra en hel eller delar av innehållet i en besiktning, för att säkerställa att vissa delar är rätt bedömda/kontrollerade av besiktningsteknikern. Transportstyrelsen om- eller överprövar inte besiktningföretagets beslut i besiktningen, utan metoden har enbart till syfte att förbättra tillsynen.