

TSV
2017-3344

Fordonsbesiktningsmarknaden 2017

Ökad tillgänglighet till fordonsbesiktning
men inte i glesare befolkade områden

© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2017:3344

ISBN

Författare Peter Holmlund, Thomas Svensson och Christer Vestin

Månad År Oktober 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av fordonsbesiktningsmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver främst utvecklingen under perioden 1 januari 2017 till och med 31 december 2017 men beskriver även utvecklingen sedan 2009. Alla siffror och uppgifter i den här rapporten kommer från Transportstyrelsen om vi inte skrivit något annat.

Vi återför iakttagelser och åtgärdsförslag enligt rapporten såväl inom den egna myndigheten som till Swedac. Mottagare av rapporten är i första hand regeringen och riksdagen, i andra hand media och allmänhet och i tredje hand intressenter i fordonsbesiktningsbranschen.

Borlänge, Oktober 2018

Peter Ahlmark
Tf. chef sektion omvärld

Innehåll

FÖRORD	3
1 SAMMANFATTNING	7
2 TRANSPORTSTYRELSEN SKA KONTROLLERA BESIKTNINGSVERKSAMHETEN	8
3 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	8
3.1 Antalet besiktningar är begränsat	8
3.2 Kontrollbesiktning är den vanligaste besiktningensformen	9
3.3 Tre företag dominerade marknaden	10
3.4 Marknadskoncentrationen har ökat något under året.....	11
3.5 Produktiviteten har minskat	13
3.6 Kunderna är fortsatt mycket nöjda med besiktningen efter omregleringen	14
3.7 Besiktningensföretagen har svårt att hantera fordonsägarnas klagomål ..	14
3.8 Fordonsägarna har själva svårt att värdera kvalitén i besiktningensarbetet.....	15
4 TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING AV BESIKTNINGSVERKSAMHETEN	15
4.1 Leder den fordonstekniska utvecklingen till färre brister vid kontrollbesiktning?	15
4.1.1 Fel på belysningen är den vanligaste bristen vid kontrollbesiktning.....	16
4.2 I Göteborgsområdet godkänns många bussar	17
4.3 Transportstyrelsen utför stickprov på besiktningensmarknaden	17
4.3.1 Besiktningensföretagen följer i stort sett föreskrifterna	18
4.3.2 Transportstyrelsen får bättre verktyg för analyser.....	19
4.3.3 Transportstyrelsen har använt sig av möjligheten att förelägga fordon när besiktningensföretagen gjort fel.....	19
4.3.4 Kontroll av kravnivå brister vid besiktning av tidigare underkända fordon	20
4.3.5 Swetic anser att Transportstyrelsens föreskrifter hämmar teknik- och metodutvecklingen	20
4.4 Erfarenheter från de olika besiktningensformerna.....	21
4.5 Stigande snittpriser på kontrollbesiktning för alla fordonstyper	23
4.6 Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska	31
5 AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER	39
6 UTFALL AV 2017 ÅRS FOKUSOMRÅDEN	39
7 VÅRT ARBETE 2018	40
8 SLUTSATSER	40

9	REKOMMENDATIONER	40
----------	-------------------------------	-----------

1 Sammanfattning

Fordonsbesiktningensmarknaden omreglerades i Sverige 1 juli 2010. Efter sju år fungerar själva besiktningensverksamheten i stort sett på samma sätt som innan omregleringen. Transportstyrelsens kundundersökning visar att 87 % av kunderna är mycket nöjda med besiktningen.

Händelser under 2017:

- Marknadskoncentrationen har totalt sett ökat på besiktningensmarknaden. Koncentrationen är fortsatt måttlig i jämförelse med föregående år.
- Snittpriserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. Under andra halvan av 2017 har snittpriset för lätta släp planat ut och snittpriset för lätta lastbilar minskat medan KPI har ökat. För efterkontroll är bilden mer splittrad; vissa besiktningar har blivit dyrare medan andra har blivit billigare jämfört med KPI.
- Transportstyrelsens tillsyn har uppmärksammat stora skillnader i godkännandefrekvens bussbesiktningar i Göteborgsområdet jämfört med övriga landet. I Göteborg godkändes nästan 9 bussar av 10 vid förstakontrollbesiktningstillfället jämfört med 6 bussar av 10 i övriga Sverige. Vår framtida tillsyn får utreda vad det kan bero på.
- Transportstyrelsens tillsyn har visat att alla tekniker inte genomför alla kontrollmoment vid alla besiktningar.
- Besiktningensföretagens branschorganisation Swetic har framfört synpunkten att Transportstyrelsens föreskrifter hämmar teknik- och metodutveckling. Transportstyrelsen har inte sett någon teknikutveckling inom fordonsbesiktningensbranschen utöver den miniminivå som vi föreskrivit.
- Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har ökat med knappt 5 procent.
- Antalet lördagsöppna stationer har minskat med nästan 10 procent.
- Antalet verksamma besiktningstekniker har ökat från 1975 stycken år 2016 till 2066 stycken 2017.

Transportstyrelsens rekommendationer

Transportstyrelsen föreslår att besiktningensformen mopedbesiktning slopas. Besiktningensformen används inte men medför kostnader för besiktningensföretagen. I övrigt rekommenderar vi att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.

2 Transportstyrelsen ska kontrollera besiktningensverksamheten

Regeringen omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden den 1 juli 2010. Transportstyrelsen fick då i uppdrag att kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Se 5 kap. 3 a § Fordonslagen 2002:574 (2010:39).

Transportstyrelsen har tidigare publicerat rapporter om fordonsbesiktningensmarknaden, den första publicerades 2011. Tre gånger per år publicerar vi dessutom korta PM som beskriver utvecklingen på marknaden. Varje månad publicerar vi statistik över besiktningensföretagens marknadsandelar. Alla publikationer ligger på vår webbplats, transportstyrelsen.se.

3 Fordonsbesiktningensmarknaden

Under 2017 har inga besiktningensföretag gått in på eller lämnat marknaden. Marknadskoncentrationen har totalt sett ökat och produktiviteten har minskat under året. Transportstyrelsens kundundersökning visar att kunderna är fortsatt mycket nöjda med besiktningen efter omregleringen.

3.1 Antalet besiktningar är begränsat

Fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. Därför kan besiktningensföretagen inte påverka det totala antalet besiktningar utan bara konkurrera om andelar av totalvolymen.

Besiktningensföretagen genomförde 5,81 miljoner besiktningar under 2017. Det är en ökning med 1 procent jämfört med 2016. Under 2016 genomförde företagen 5,75 miljoner besiktningar och under 2015 5,86 miljoner besiktningar. Anledningen till att antalet besiktningar varierar något från år till år beror bland annat på att antalet nyregistrerade fordon, fordon i trafik samt förändringar i godkännandefrekvens vid besiktningarna.

3.2 Kontrollbesiktning är den vanligaste besiktningsformen

Besiktningarna delas upp i fyra former: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.¹ Tio besiktningsföretag verkade på marknaden 31 december 2017. Under året har inga företag gått in på eller lämnat marknaden. Företagen har valt att ackreditera sig för besiktning av en eller flera fordonskategorier enligt tabell 1 nedan. Ackrediteringen gäller länsvis och ett företag måste erbjuda alla besiktningsformer i länet. Det vill säga erbjuda kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. Myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) genomför ackrediteringen.

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den största delmarknaden sett till antalet utförda besiktningar. Delmarknaden utgör cirka 96 procent av den totala marknaden. Kontrollbesiktning av lätta fordon är också den typ av besiktning som berör flest fordonsägare och därför koncentrerar vi vår marknadstillsyn och marknadsövervakning på den delen.

Tabell 1. Besiktningsföretagens ackreditering.

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Besikta Bilprovning i Sverige AB	X	X	
Carspect AB	X		
DEKRA Automotive AB	X	X	X
Fordonsprovarna i Kungälv AB	X		
Fordonsprovarna i väst AB	X	X	
Inspecta Sweden AB			X
Opus Bilprovning AB	X	X	
SMP Svensk Maskinprovning			X
Ystad Bilbesiktning AB	X	X	
Totalt antal företag (2016 års siffror inom parentes)	8 (8)	6 (6)	3 (3)

Källa: Swedac.

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-mobilkrantar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkrantar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

3.3 Tre företag dominerade marknaden

Tre företag dominerade marknaden; Svensk Bilprovning och dess utsålda delar Besikta och Opus. Besikta stärkte sin position genom köpet av Clearcar 2016 samtidigt som Opus tappade marknadsandelar och de mindre företagen behöll sin position. Carspect och Dekra byggde upp sina stationsnät och tog marknadsandelar, se tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Tabell 2. Besiktningsföretagens marknadsandelar. Procentsatserna presenteras med två decimaler. På grund av avrundning kan totalsummorna avvika från 100,00 %.

Besiktningsföretag	2016	2017
AB Svensk Bilprovning	28,96 %	28,04 %
Besikta Bilprovning i Sverige AB*	23,07 %	25,67 %
Carspect AB	10,76 %	12,01 %
ClearCar AB	2,46 %	0 %
DEKRA Automotive AB	6,96 %	7,71 %
Fordonsprovorna i Kungälv AB	0,14 %	0,16 %
Fordonsprovorna i väst AB**	0,13 %	0,15 %
Inspecta Sweden AB	0,02 %	0,02 %
Opus Bilprovning AB	27,16 %	25,91 %
SMP Svensk Maskinprovning	0,09 %	0,09 %
Ystad Bilbesiktning AB	0,24 %	0,23 %
* Inklusive ClearCar AB successivt från och med maj 2016 till och med juli 2016. Från och med augusti 2016 är ClearCar fullt integrerat i Besikta.		

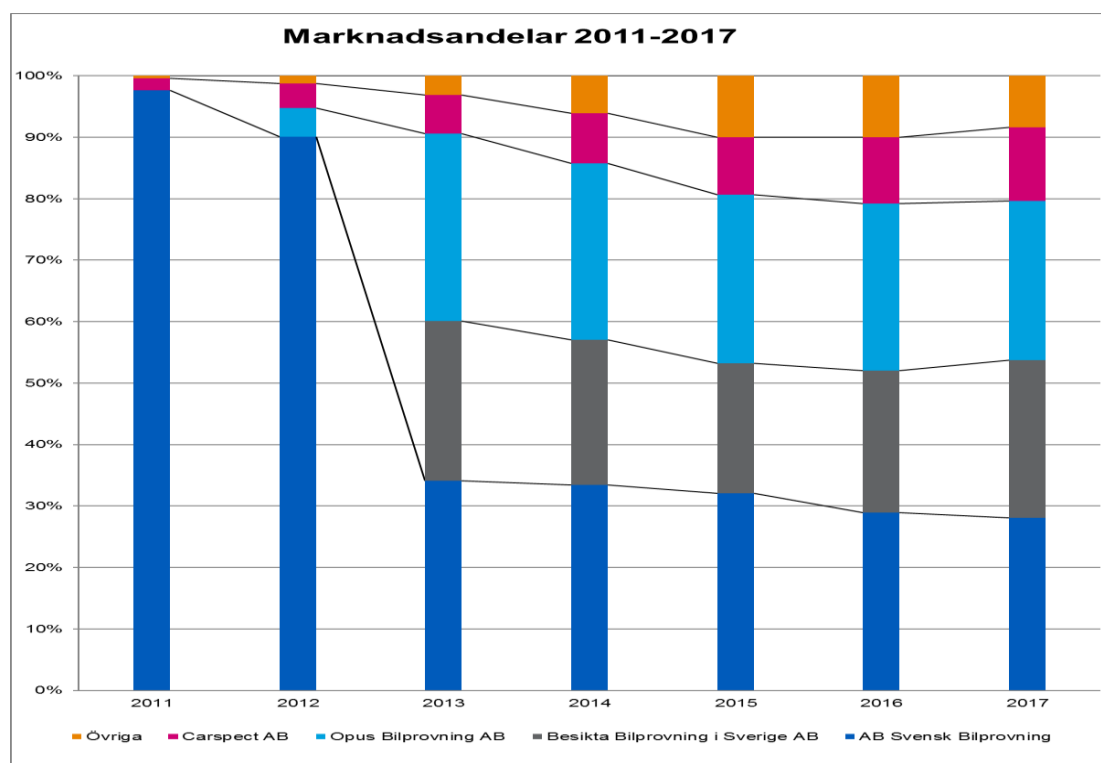
3.4 Marknadskoncentrationen har ökat något under året

Under åren 2011 till och med 2017 har marknaden utvecklats enligt figur 1. De viktigaste händelserna under dessa år:

- 2012 sålde AB Svensk Bilprovning en tredjedel av verksamheten till Opus Group AB och det nya bolaget Opus Bilprovning AB etablerades
- 2013 delade staten och de övriga ägarna² upp resten av Bilprovningen mellan sig och det nya bolaget Besikta Bilprovning i Sverige AB etablerades
- 2016 köpte Besikta Bilprovning i Sverige AB samtliga besiktningstationer av ClearCar AB.

Under 2014, 2015 och 2017 beror förändringarna i marknadsandelar enbart på konkurrens mellan företagen. Bilprovningen och Opus har minskat sina marknadsandelar samtidigt som Besikta ökat sin marknadsandel genom köpet av ClearCar 2016.

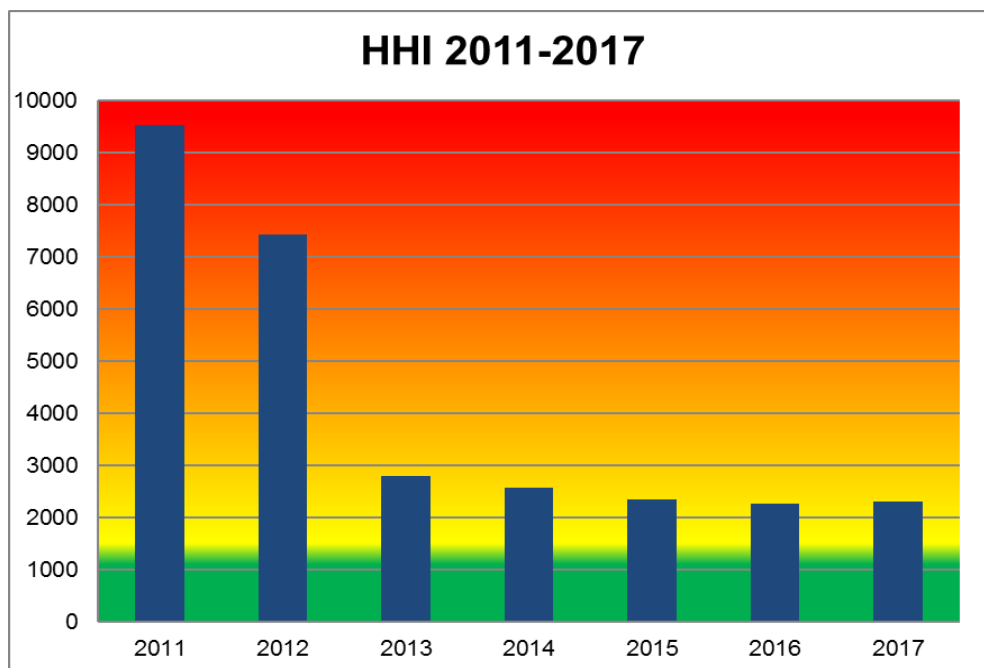
Figur 1. Marknadsandelar 2011-2017



² Motorbranschens Riksförbund (MRF), Bilförsäkringsföretagen (Folksam, Länsförsäkringar, If, Trygg Hansa, Roppongi (f.d. Ansvar)) Kungliga Automobil Klubben (KAK), Motormännens Riksförbund (M), Motorförarnas Hellykterhetsförbund (MHF), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag.

Transportstyrelsen följer marknadskoncentrationen med Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). Marknadskoncentrationen har totalt sett ökat något på besiktningensmarknaden på grund av köpet. HHI har ökat från 2279 år 2016 till 2320 år 2017. Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Se figur 2

Figur 2. HHI 2011-2017



Herfindahl-Hirschmans Index (HHI) beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden.

Ett exempel: Tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 %.

$$\text{HHI} = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$$

I en monopolsituation med ett företag som har 100 % av marknaden antar HHI sitt maximala värde, 10 000. Höga värden på HHI indikerar ett lågt antal företag, värdet blir även högre om en aktör har stor andel av marknaden. Ju fler företag och ju mer jämnstora dessa är, desto lägre blir indexvärdet.

Ett HHI under 1500 tyder på en högt konkurrensutsatt marknad och ett värde mellan 1500 och 2500 tyder på måttlig marknadskoncentration medan ett HHI över 2500 tyder på en hög marknadskoncentration. Gränserna är satta av USA:s justitiedepartement (U.S. Department of Justice) och USA:s federala handelskommission (Federal Trade Commission, FTC). För mer information se: <https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>

3.5 Produktiviteten har minskat

Transportstyrelsen har begärt in uppgifter om antalet tekniker från besiktningföretagen varje halvårsskifte sedan 2014. Då vi även har uppgifter om den totala mängden utförda besiktningar ger det oss möjlighet att på ett övergripande plan följa produktivitetsförändringar över tid.

Vid halvårsskiftet 2017 verkade 2 066 tekniker på marknaden vilket kan jämföras med 1 975 år 2016. I genomsnitt ägnade teknikerna ca 93,5 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se tabell 3. Resten av tiden ägnades åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Fördelningen mellan dessa grupper bygger enligt besiktningföretagen delvis på uppskattningar.

Besiktningföretag som är ackrediterade för lätta och tunga fordon har generellt en låg andel frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Företag ackrediterade för övriga fordon har en mycket hög andel besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

Antalet tekniker har ökat under 2017 samtidigt som antalet genomförda besiktningar också ökat jämfört med tidigare år. Kvoten mellan antalet besiktningar och antalet tekniker har minskat vilket indikerar att produktiviteten minskat, se tabell 3. Resonemanget tar inte hänsyn till att olika besiktningar tar olika lång tid att utföra; exempelvis går det snabbare att utföra en efterkontroll på en personbil än en komplett kontrollbesiktning av en tung buss. Det stora antalet besiktningar gör dock att denna faktor inte påverkar jämförelsen mellan åren.

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015	2016	2017
Antal besiktningar	5 870 000	5 860 000	5 750 000	5 810 000
Totalt antal tekniker	1 921	1 968	1975	2066
Procent av arbetstiden teknikerna ägnar åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen	93,0 %	93,3 %	93,5 %	93,5 %
Antal besiktningar per tekniker	3 286	3 191	3114	3008

Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

3.6 Kunderna är fortsatt mycket nöjda med besiktningen efter omregleringen

Våren 2010 genomförde Transportstyrelsen en konsumentundersökning för att ta reda på hur fordonsägarna upplevde den då monopoliserade besiktningensmarknaden. Undersökningen var tänkt som en nollmätning för att över tid kunna mäta kundnöjdheten på den omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden.

Under 2017 genomförde Transportstyrelsen en ny undersökning. Den visar att 87 procent av de som svarade är mycket nöjda med fordonsbesiktningen. Jämfört med 2010 års mätning har den totala nöjdheten minskat något. Ungefär 6 procentenheter färre är mycket nöjda idag jämfört med mätningen 2010. Överlag är de som besiktat sina fordon nöjda med samtliga delar i besiktningensprocessen från bokning till själva besiktningen. Enda undantaget är pris som precis som i nollmätningen 2010 får ett lågt helhetsbetyg och indikerar därmed att de inte var nöjda med priset. Rapporten finns på Transportstyrelsens hemsida transportstyrelsen.se och har diarienumret TSA 2017-171.

3.7 Besiktningensföretagen har svårt att hantera fordonsägarnas klagomål

Transportstyrelsen har fått information om fall där besiktningensföretagen inte hanterat klagomål förrän kunden "tröttnat" och istället vänder sig direkt till Swedac. Besiktningensföretagen besvarar då Swedacs frågeställningar om hur klagomål hanterats och hur interna rutiner i företaget fungerar. Det händer att man inte besvarar fordonsägarens klagomål. Det kan för fordonsägare uppfattas som att klagomål avvisas när Swedac i sina beslut skriver att civilrättsliga förehavande (klagomål) hanteras mellan fordonsägaren och besiktningensorganet. Förtroendet för besiktningensbranschen riskerar att påverkas negativt av en mindre väl fungerande hantering av klagomål från kunder. Förtroendet för besiktningensföretagen och hela marknaden kan också påverkas vid bristfälliga och eller uteblivna kontroller. Fordonsägarna är kunder som betalar för en tjänst i form av kontrollbesiktning. Sett ur ett kundperspektiv är det problematiskt att denna tjänst, i vissa fall, inte blir utförd i sin helhet och att kundens eventuella klagomål i vissa fall inte hanteras. Det är viktigt att besiktningensföretagen själva inser värdet av att vårda kundernas förtroende och vidtar åtgärder för att säkerställa att förtroendet upprätthålls. Många av de klagomål som kommer till Transportstyrelsens kännedom, via exempelvis kundtjänst och regelinformation, är sådana som hade hanterats bättre av besiktningensföretagen själva.

Transportstyrelsen har frågat besiktningensföretagens branschorganisation (Swetic) om antal klagomål under året. Antalet är mycket litet i förhållande till antalet besiktningar under året.

3.8 Fordonsägarna har själva svårt att värdera kvalitén i besiktningensarbete

Fordonsägarnas kunskap om vilka kontroller som en besiktning omfattar och hur teknikern ska utföra kontrollerna är i många fall begränsad. Dessutom blir fordonen mer och mer tekniskt avancerade, exempelvis med mer elektronik, vilket ytterligare försvårar för fordonsägarna att själv avgöra kvalitén på den besiktningstjänst de köper. Många fordonsägare har dessutom inget annat intresse än att få sitt fordon godkänt utan krav på ytterligare kostsamma reparationer eller åtgärder. Transportstyrelsen saknar idag lagligt stöd att göra så kallade referensbesiktningar. En referensbesiktning är en kontroll som genomförs efter en ordinarie besiktning för att bedöma kvalitén. Därför har vi svårt att bedöma kvalitén i besiktningensarbete.

4 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning av besiktningensverksamheten

Transportstyrelsens tillsyn ska kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Vår marknadsövervakning fokuserar på pris, tillgänglighet och teknikutveckling.

4.1 Leder den fordonstekniska utvecklingen till färre brister vid kontrollbesiktning?

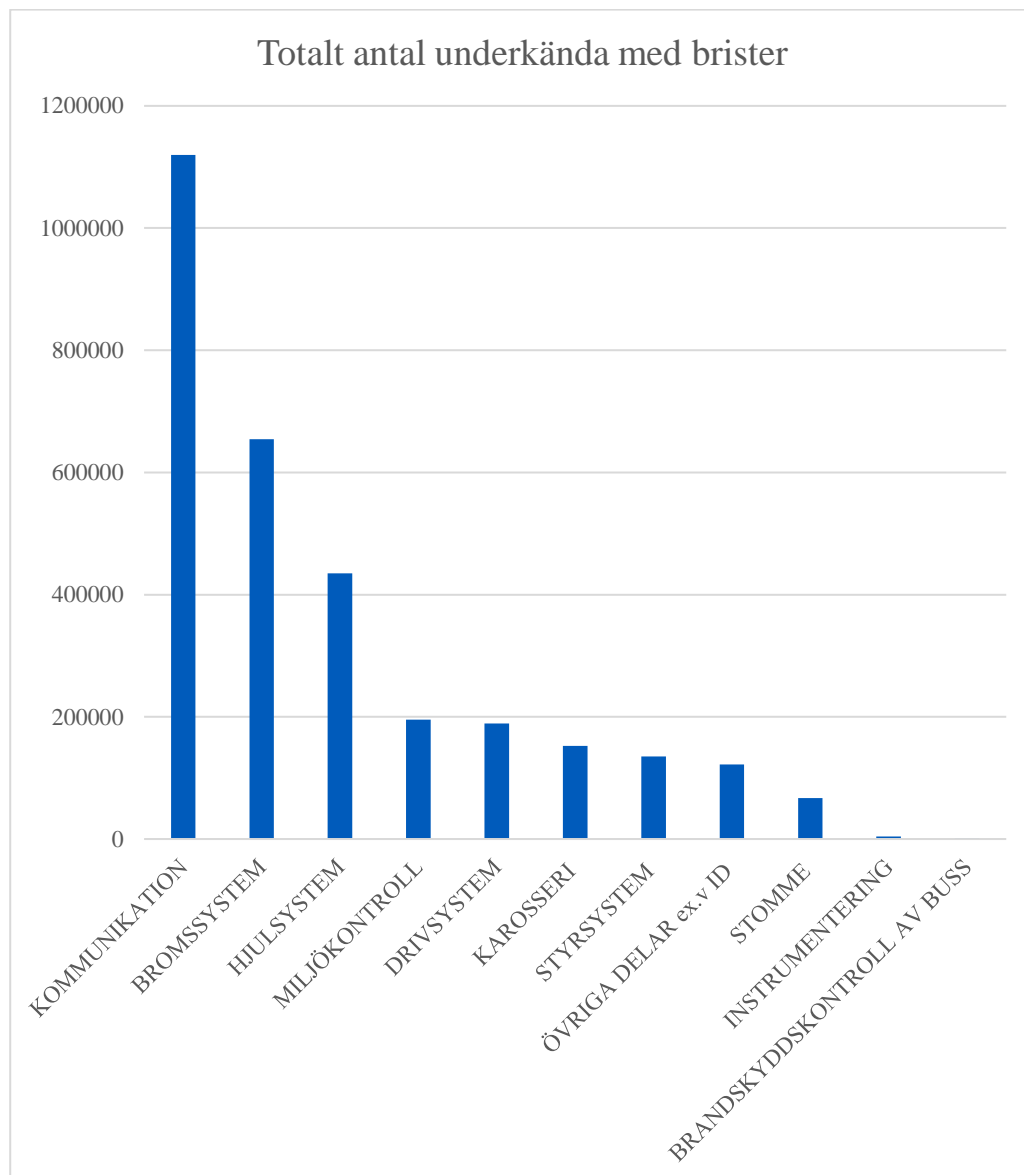
Är modernare fordon bättre än äldre? Har fordonen färre och färre fel för varje nytt modellår? Leder den fordonstekniska utvecklingen till färre brister vid kontrollbesiktning?

En trend som varit synbar i statistiken är att underkännandefrekvensen vid kontrollbesiktning sjunkit från 2011. Se även kapitel 4.4, figur 4. Inga föreskriftsändringar har trätt ikraft som skulle kunnat påverka trenden. Över tid har Transportstyrelsen uppmärksammat och påtalat för besiktningensföretagen att alla tekniker inte genomför alla kontroller vid besiktningen. Besiktningensföretagen säger sig vara medvetna om problematiken. Vi kan inte med säkerhet säga om den minskande underkännandefrekvensen beror på brister i besiktningensarbete eller om detta är följderna av fordonsparkens ålder eller att fordonens skick har förbättras.

4.1.1 Fel på belysningen är den vanligaste bristen vid kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning är en föreskriven periodisk kontroll föreskriven i Fordonsslagen och fordonsförordningen³. Den vanligaste anledningen till att fordon underkänns är brister i kommunikationssystemet, exempelvis belysningen. Brister i miljösystem, exempelvis avgasreningen, kommer på en fjärde plats. Se figur 3.

Figur 3. Fördelning av brister i fordonssystem



³ Fordonsslagen 2002:574 och Fordonsförordningen 2009:211.

4.2 I Göteborgsområdet godkänns många bussar

Transportstyrelsen har över tid uppmärksammat att det är stora skillnader i godkännandefrekvens för bussar i Göteborgsområdet jämfört med övriga Sverige. I Göteborgsområdet godkändes 8-9 bussar av 10 vid första kontrollbesiktningen medan 5-6 bussar av 10 bussar godkändes i övriga landet. Det är av stor vikt att undersöka vad som kan ligga bakom denna markanta skillnad:

- Sker alla kontroller vid besiktningarna?
- Rapporteras alla eventuella brister vid besiktningarna?
- Kan det finnas skillnader i sätten att genomföra besiktningarna?
- Är bussarna i Göteborgsområdet i mycket bättre skick än bussarna i övriga landet?

Transportstyrelsens framtida tillsyn får utreda vad det kan bero på.

4.3 Transportstyrelsen utför stickprov på besiktningensmarknaden

Transportstyrelsens arbete med att kontrollera att besiktningensmarknaden fungerar väl inriktas mot marknadens funktion, inte de enskilda besiktningarna. Men enskilda kunders klagomål utgör en viktig kunskapskälla för att skapa oss en bild över hur marknaden fungerar. Förutom de klagomål som kommit in till oss har vi tagit del av de klagomål som kommit till Swedac. Erfarenheter från klagomål och synpunkter till myndigheterna används som underlag för de analyser som vi gör. Det ska betonas att besiktningensföretagen har uttalat att man gärna ser att kunderna vänder sig till dem i första hand och inte myndigheterna.

Utifrån fordonslagens krav utför vi stickprovskontroller, i form av både administrativa kontroller och stationsbesök hos besiktningensföretagen. I våra föreskrifter⁴ beskriver vi i föreskrifternas metodbeskrivning hur besiktningensföretag ska genomföra en kontrollbesiktning. Vi har under året genomfört 6 stationsbesök och 36 administrativa stickprovskontroller på distans.

Exempel på administrativt stickprov: Besiktningensföretagen rapporterar in data efter genomförd besiktning till vägtrafikregistret. Utifrån inrapporteringen gör vi ett administrativt stickprov.

⁴ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84).

Exempel på data som rapporteras är

- besiktning utfall,
- besiktning detaljer,
- bedömningar
- och mätvärden.

Vid stickprovskontroll på stationerna kan vi kontrollera om besiktningsteknikern

- genomför föreskrivna kontroller
- använder föreskrivna kontrollmetoder
- bedömer brister enligt föreskrift
- underkänner eller godkänner fordonet korrekt.

Ett administrativt stickprov visar inte om teknikern genomfört alla kontrollmoment, använt rätt metod eller bedömt brister korrekt. Vid ett stationsbesök kan vi se detta.

Det är inte ovanligt att vi upptäcker någon eller några avvikelser vid stationsbesök som vi redovisar för ansvarig person på station. Efter genomfört besök lämnar vi en skrivelse till ansvarig chef på företaget och till Swedac, se kapitel 5. Våra stickprov gjorda efter omregleringen visar att uppmärksammade brister som har redovisats vid besöken förs vidare inom företagen där det finns samma ansvariga chef för flera besiktningstationer. Därmed kan vi anta att stickprovskontroll har en positiv effekt på marknaden, sett ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv. Vid stationsbesök har vi även möjlighet att se om det sker teknikutveckling på besiktningstationerna.

4.3.1 Besiktningföretagen följer i stort sett föreskrifterna

Transportstyrelsen har valt att i stickprovskontrollerna, som utförts sedan omregleringen 2010, löpande värdera kvalitén i besiktningarbetet utifrån hur företagen och dess tekniker följer reglerna, så kallad regelefterlevnad. Våra stationsbesök i form av stickprov visar att besiktningföretagen håller jämförbar kvalitet med avseende på *om* och *hur* de genomför kontroller och kontrollmoment. Vår bild är att företagen, i stort sett, följer reglerna i samma omfattning som innan omregleringen. Den bilden stöds av våra administrativa stickprov som baserar sig på detaljerad besiktningdata från januari 2009 och framåt. Vi har uppmärksammat att en del uppdagade brister vid stickprovskontroll sedan tiden för omregleringen löpande har legat kvar över tid. En del företag har känt till dessa brister under flera år vilket kan tyda på brister i företagets interna kvalitetsystem, alternativt på mänskligt slarv vid besiktningar.

Avvikelseerna vi sett är bristfälliga:

- Identifieringar av fordonen avseende primärt chassinummer och att fastställa kravnivå kontroll för fordonet. Det kan finnas undantag från gällande kravnivån för aktuellt fordon.
- Kontroller av överensstämmelse med registrerade uppgifter.
- Kontroller av påskjutsbroms på lätta släp, så som rörelsereserv och svängningsdämpare.

Uppmärksammade punkter är återkommande hos flera företag och på flera stationer. Vid de stickprovskontroller som vi genomför är det anmärkningsvärt att kontrollmoment tappas bort. Vi kan inte utesluta att det är en liknande trend i övrigt besiktningsarbete. Swedacs bedömningsrapporter och inkomna klagomål bekräftar vår bild att alla tekniker inte genomför alla kontrollmoment.

4.3.2 Transportstyrelsen får bättre verktyg för analyser

Förbättringsåtgärder i Transportstyrelsens tillsynsdatas i form av ny version av analysverktyg förväntas ge oss bättre förutsättningar för fördjupade analyser så som möjligt att kunna verifiera de trender som syns i minskade underkännandefrekvenser över tid. Insamlad data kan visa på trender men inte i efterhand visa om ett fordon blivit godkänt när det borde blivit underkänt eller tvärt om. Här är fortsatt fysiska stickprov en avgörande faktor för att följa marknaden.

4.3.3 Transportstyrelsen har använt sig av möjligheten att förelägga fordon när besiktningsföretagen gjort fel

Transportstyrelsen har under året använt sig av möjligheten att förelägga om kontrollbesiktning när det föreligger anledning att anta att fordon är bristfälligt enligt Fordonsförordningen ⁵. Bakgrunden till föreläggande om kontrollbesiktning är felaktiga besiktningsrapporter och felaktig inrapportering av godkänt besiktningsutfall. Ett föreläggande innebär att fordonsägaren måste besikta sitt fordon för att inte fordonet ska få ett körförbud.

⁵ Kap 6 § 12- Transportstyrelsen får, om det finns anledning att anta att ett motordrivet fordon eller ett släpfordon är bristfälligt, förelägga ägaren att inom en viss tid låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning

4.3.4 Kontroll av kravnivå brister vid besiktning av tidigare underkända fordon

En grundläggande åtgärd vid besiktning är att teknikern identifierar fordonet och fastställer aktuell kravnivå. Med kravnivå menas vilka krav som ska ställas på fordonet. Sker inte detta vid alla besiktningar, exempelvis på tidigare underkända fordon, kan tidigare eventuella felaktigheter från föregående besiktning upprepas och resultera i ytterligare kostnader för fordonsägarna. Transportstyrelsen har sett tecken på följsamhet mellan besiktningföretagen att enbart kontrollera tidigare brister från föregående besiktning, vilket i och för sig finns stöd för i Fordonsförordningen⁶. Som exempel kan nämnas att kräva OBD⁷-kontroll på ett fordon som inte omfattas av kraven. Brister i fastställande av kravnivå kan leda till att fordonet godkänns eller underkänns felaktigt.

4.3.5 Swetic anser att Transportstyrelsens föreskrifter hämmar teknik- och metodutvecklingen

Branschorganisation för besiktningensmarknaden Swetic anser att Transportstyrelsens föreskrifter hämmar teknik- och metodutvecklingen, då dessa anger minimikrav för den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningföretagen ska använda vid en besiktning. Nya, mer objektiva, tekniker eller metoder kan medföra en högre underkännande frekvens. Det finns en farhåga att företag som inför dessa nya tekniker eller metoder därmed riskerar att deras kunder söker sig till konkurrerande företag som enbart uppfyller minimikraven. Swetic anser därför att föreskrifterna verkar hämmande på teknikutvecklingen. Transportstyrelsen å sin sida saknar testdata som motiverar skärpningar i föreskriften, Skärpningar som är samhällsekonomiskt motiverade ur ett trafiksäkerhets- och miljöaspekter.

⁶ kap 6 § 14- en kontroll som sker inom två månader från tidigare fullständig kontrollbesiktning får begränsas till föregående brist vid tidigare genomförd fullständig besiktning.

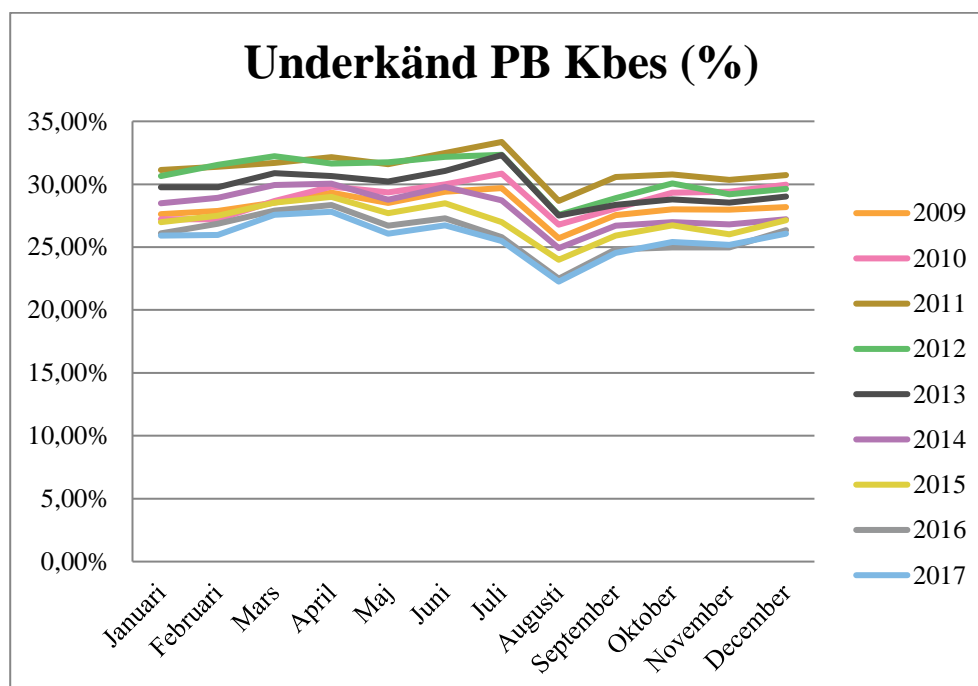
⁷ On Board Diagnostics, OmBordDiagnos.

4.4 Erfarenheter från de olika besiktningsformerna

Kontrollbesiktning

Figur 4 visar andelen underkända personbilar vid kontrollbesiktning i hela landet per månad 2009 -2017. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktningen, inte eventuella efterkontroller.

Figur 4. Underkännande i % vid kontrollbesiktning av personbilar



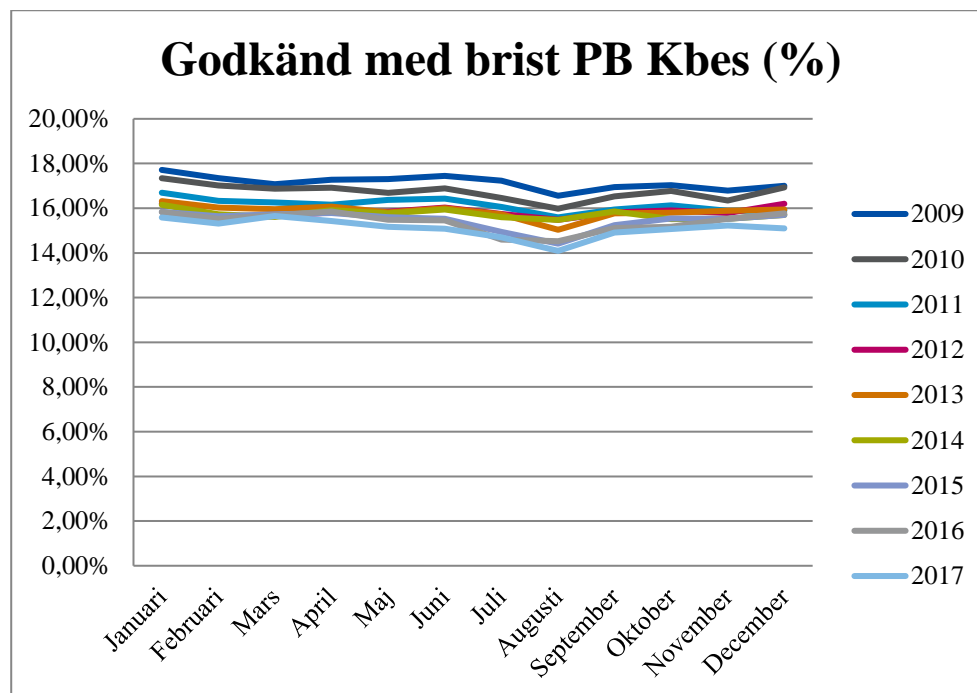
År 2009 är intressant eftersom det är det sista hela året innan marknaden omreglerades. Värdet av data från 2009 avtar med tiden. Vid halvårsskiftet 2014 sker ett genombrott i underkännandefrekvens jämfört med 2009. Andelen underkända personbilar var som högst 2011.

Transportstyrelsen anser inte att det behöver vara fel med den minskande frekvensen av underkända fordon sedan halvårsskiftet 2014, bland annat med hänvisning till den fordonstekniska utvecklingen och fordonsparkens ålder. Vi kommer i framtida arbete att följa utvecklingen med fortsatta analyser.

Figur 5 visar andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning per månad 2009-2017. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte eventuella efterkontroller. Godkänd med brist kallas också enkel brist/villkorstvåa. Det innebär att det ligger på fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet utan krav på efterkontroll. En

efterkontroll krävs om antalet villkorstvåor uppgår till fem eller fler, alternativt att det samtidigt förekommer brister med bedömningen ombesiktning eller körförbud⁸.

Figur 5. Godkända personbilar med brist i % vid kontrollbesiktning



Frekvensen för fordon godkänt med brist har under 2017 i stort följt 2016 års fördelning.

Registreringsbesiktning

Transportstyrelsen har i besiktningens formen registreringsbesiktningar uppmärksammat att underkännandefrekvensen är mycket lågt. Detta kan tyda på att företagens kundvård sträcker sig så långt att fordonsägarna får veta vad som brister för att sedan åtgärda dem direkt och sedan återvända och få fordonet godkänt utan att betala för en ny besiktning. Om så är fallet är det oroväckande att service till fordonsägaren resulterar i att felaktiga fordon inte underkänns vid besiktningen. Ett sätt för Transportstyrelsen att följa om omtanke om kunden påverkar om ett fordon ska underkännas eller inte, kan vara stickprovskontroller på besiktningstationerna för att kontrollera att teknikerna rapporterar samtliga bokade fordon som besöker station för registreringsbesiktning.

⁸ Se vidare 1 kap. 2§ Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) 2010:84 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.

Lämplighetsbesiktningar

Exempel på lämplighetsbesiktning kan vara montering av dubbelkommando i fordon för körkortsutbildning. Transportstyrelsen har uppmärksammat att underkännandefrekvensen är mycket låg i förhållande till mängden genomförda besiktningar. Det kan inte uteslutas att samma förhållande råder som för registreringsbesiktningar, att kundvården påverkar underkännandefrekvensen.

Mopedbesiktning

Besiktningensformen mopedbesiktning regleras i Fordonslagen och avser en moped klass II. Mandatet att förelägga om mopedbesiktning saknas exempelvis för polismyndigheten (polisman eller bilinspektör) eller besiktningföretag. I detta fall är det fordonsägaren som ska initiera en mopedbesiktning. Det låga antal av mopedbesiktningar som initieras resulterar i en besiktningensform som inte används och är kostnadsdrivande för besiktningföretagen. Ackrediterat besiktningföretag måste upprätthålla såväl organisation, teknisk kompetens och förmåga att utföra mopedbesiktning, i de län där de är ackrediterade för att uppfylla ackrediteringen. Några mopedbesiktningar har inte rapporterats av besiktningföretagen under de senaste åren varför vi fortsatt förordar att besiktningensformen bör slopas. Transportstyrelsen är en myndighet som kan initiera att besiktningensformen tas bort.

4.5 Stigande snittpriser på kontrollbesiktning för alla fordonstyper

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen på marknaden via besiktningföretagens prislistor. Utifrån dessa listpriser räknar vi fram snittpriser. Besiktningföretagen har via sin branschorganisation Swetic riktat kritik mot att metoden inte speglar den faktiska prisutvecklingen. Därför har företagen rapporterat in det faktiska priset till oss. Transportstyrelsen kommer tills vidare att använda båda metoderna. Sett över hela 2017 har snittpriserna för kontrollbesiktning ökat mer än konsumentprisindex för de undersökta besiktningstjänsterna. Vad gäller snittpriserna för efterkontroll är bilden mer splittrad; vissa besiktningar har blivit dyrare och vissa har blivit billigare jämfört med konsumentprisindex.

Listpris från besiktningföretagens hemsidor

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen för kontrollbesiktning och efterkontroll av kontrollbesiktning kvartalsvis via besiktningföretagens prislistor på deras respektive hemsidor. Metoden har för- och nackdelar. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningföretagen genom att begära in uppgifterna. Nackdelen är att den

inte tar hänsyn till exempelvis rabatt vid betalning i förväg, lokala rabattkampanjer och mängdrabatt till kunder med stora fordonsflottor.

Vi följer priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll efter kontrollbesiktning för fyra fordonstyper:

- Personbil
- Lätt lastbil med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Lätt bromsad släpvagn med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Motorcykel

Under 2017 har besiktningensföretagens listpriser generellt stigit för alla undersökta fordonstyper. Innan omregleringen fanns det en oro att den skulle leda till högre priser i landets glesare befolkade delar. Så har det inte blivit. Istället är listpriserna något högre i storstäderna men där finns å andra sidan större möjligheter att få en billigare besiktning för den kund som aktivt letar och bokar en mindre attraktiv tid.

Snittpris

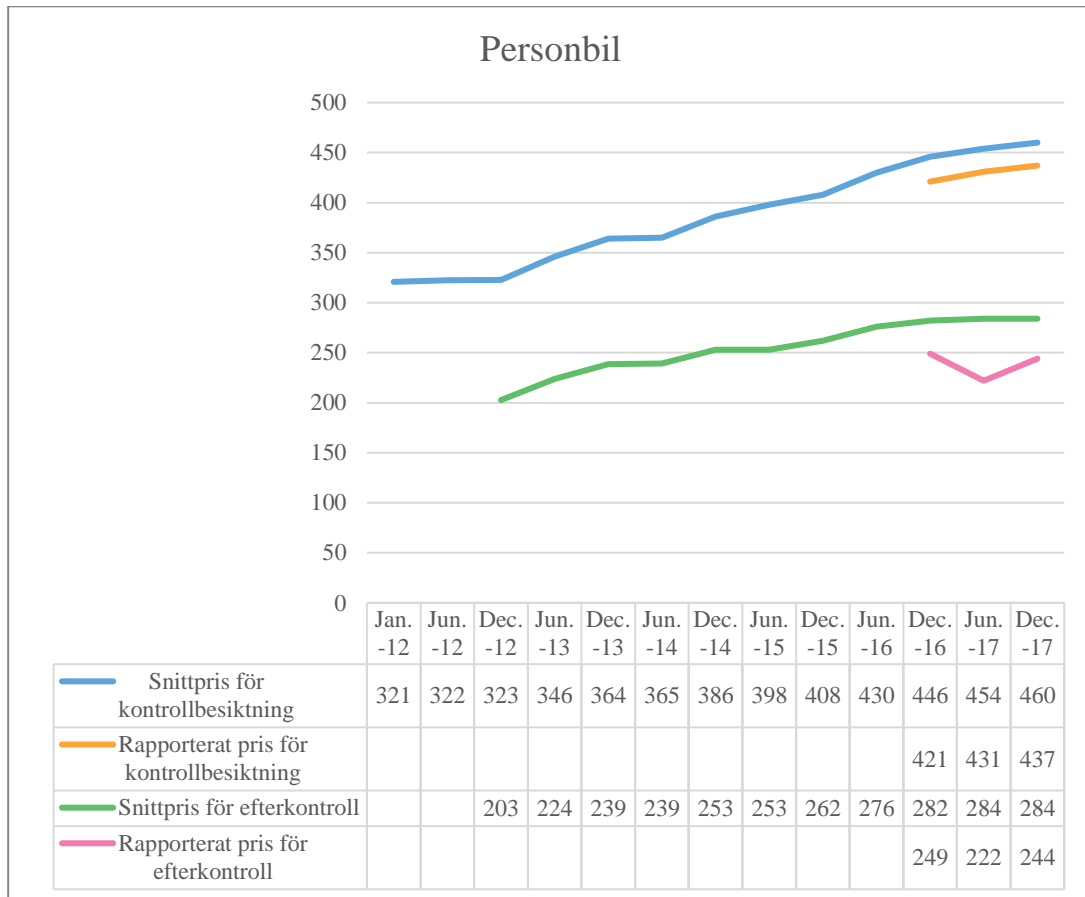
Två gånger per år räknar vi fram snittpriser för kontrollbesiktning och efterkontroll av personbil, lätt lastbil, bromsad lätt släpkärra och motorcykel. Snittpriset baseras på listpriset och antalet inrapporterade besiktningar till oss den aktuella månaden.

Rapporterat pris från besiktningensföretagen

Besiktningensföretagen har via sin branschorganisation Swetic riktat kritik mot att Transportstyrelsens metod inte speglar den faktiska prisutvecklingen. Det vill säga den speglar inte påverkan av de priser som avviker från prislistan. Därför har företagen rapporterat in priset under början av 2018. Vi har fått in fullständiga uppgifter för perioden september 2016 till och med december 2017 men vi har inte på något sätt kontrollerat uppgifternas riktighet. Vi har viktat och anonymiserat uppgifterna.

Personbil

Figur 6. Utvecklingen av snittpriset och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av personbil i hela landet.

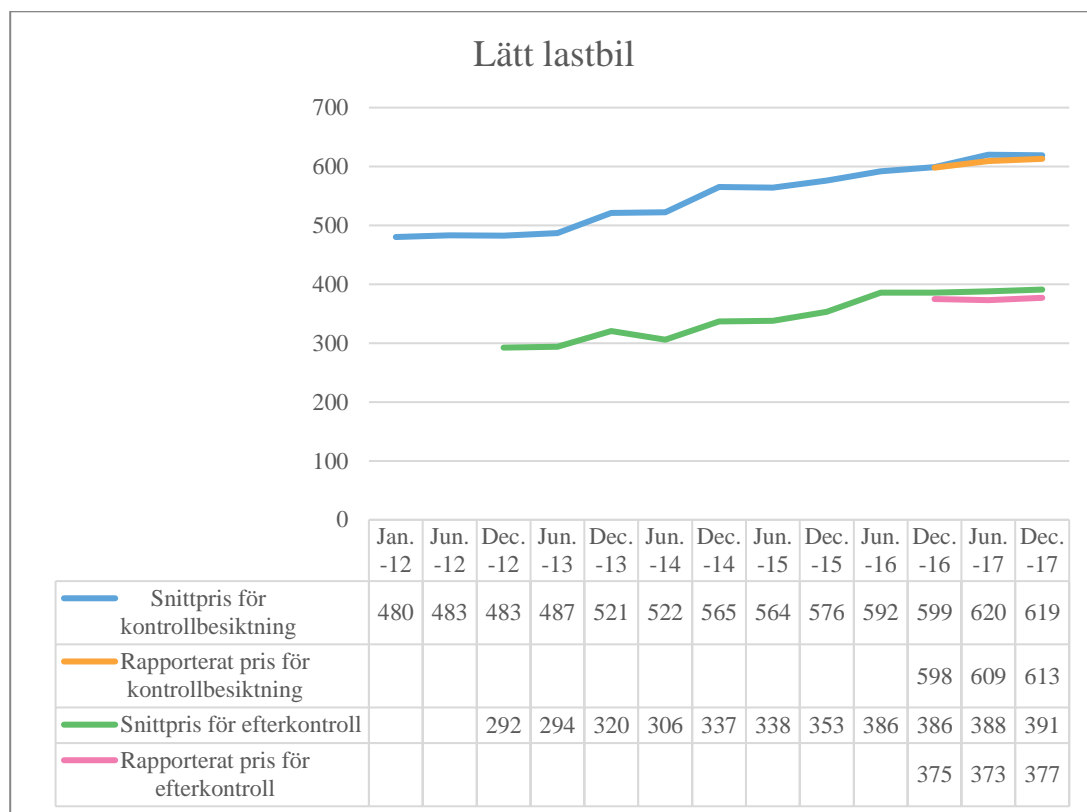


Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se figur 6. De rapporterade priserna ligger på ca 95 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar de rapporterade priserna på en minskning medan snittpriserna pekar mot en liten ökning. De rapporterade priserna ligger på mellan 78 och 88 % av snittpriserna.

Lätt lastbil

Figur 7. Utvecklingen av snittpriset och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av lätt lastbil i hela landet

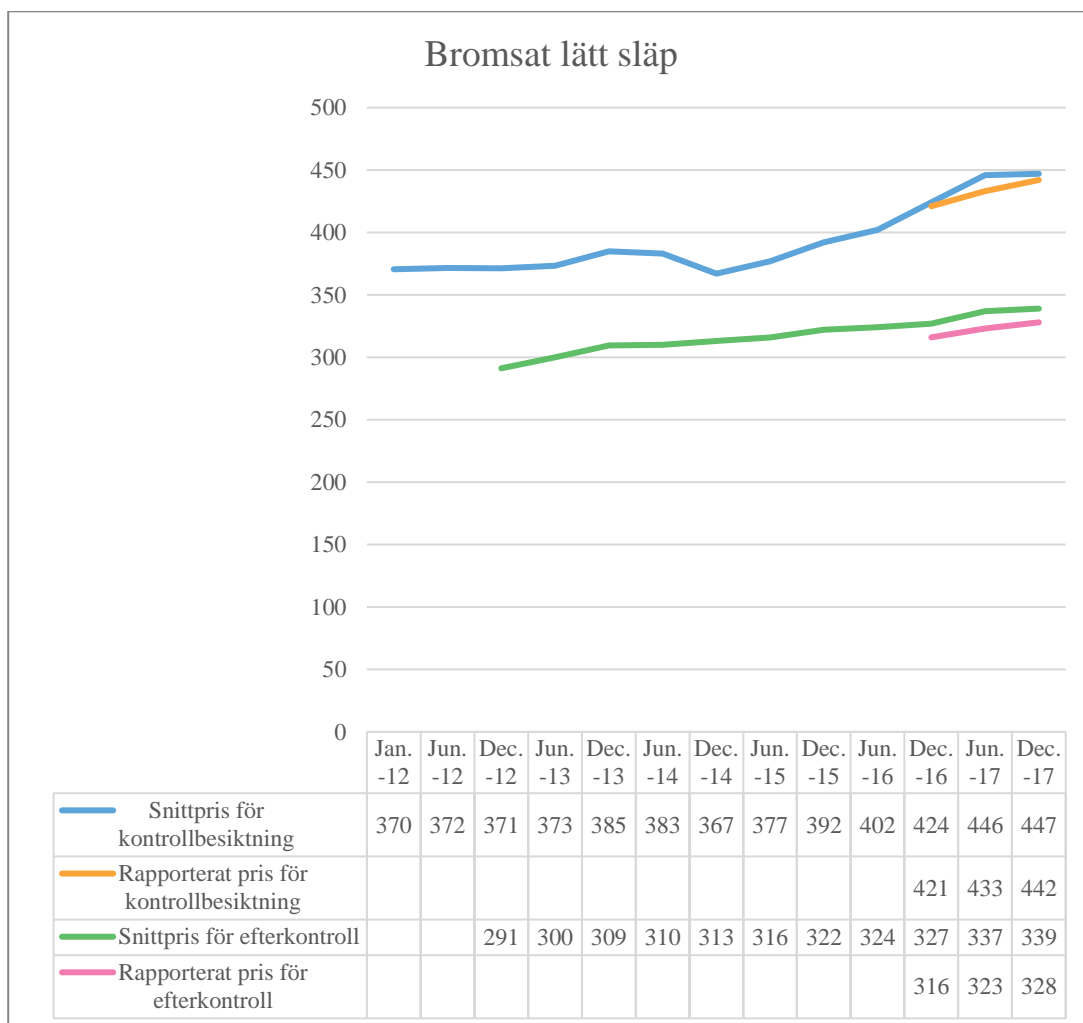


Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se figur 7. De rapporterade priserna ligger på mellan 98 och 100 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en liten ökning. De rapporterade priserna ligger på mellan 96 och 97 % av snittpriserna.

Lätt bromsat släp

Figur 8. Utvecklingen av snittpriset och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av lätt bromsat släp i hela landet.

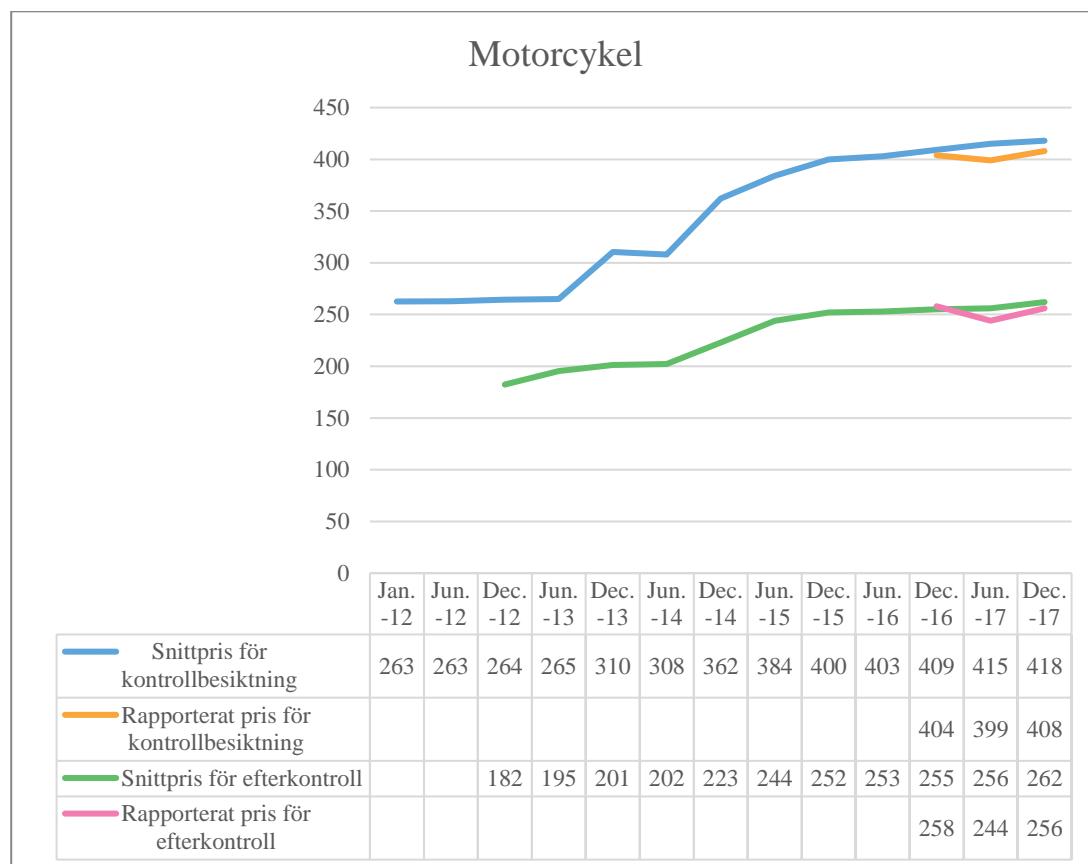


Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se figur 8. De rapporterade priserna ligger på mellan 97 och 99 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en ökning. De rapporterade priserna ligger på mellan 96 och 97 % av snittpriserna.

Motorcykel

Figur 9. Utvecklingen av snittpriset och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av motorcykel i hela landet.



Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se figur 9. De rapporterade priserna ligger på mellan 96 och 99 % av snittpriserna.

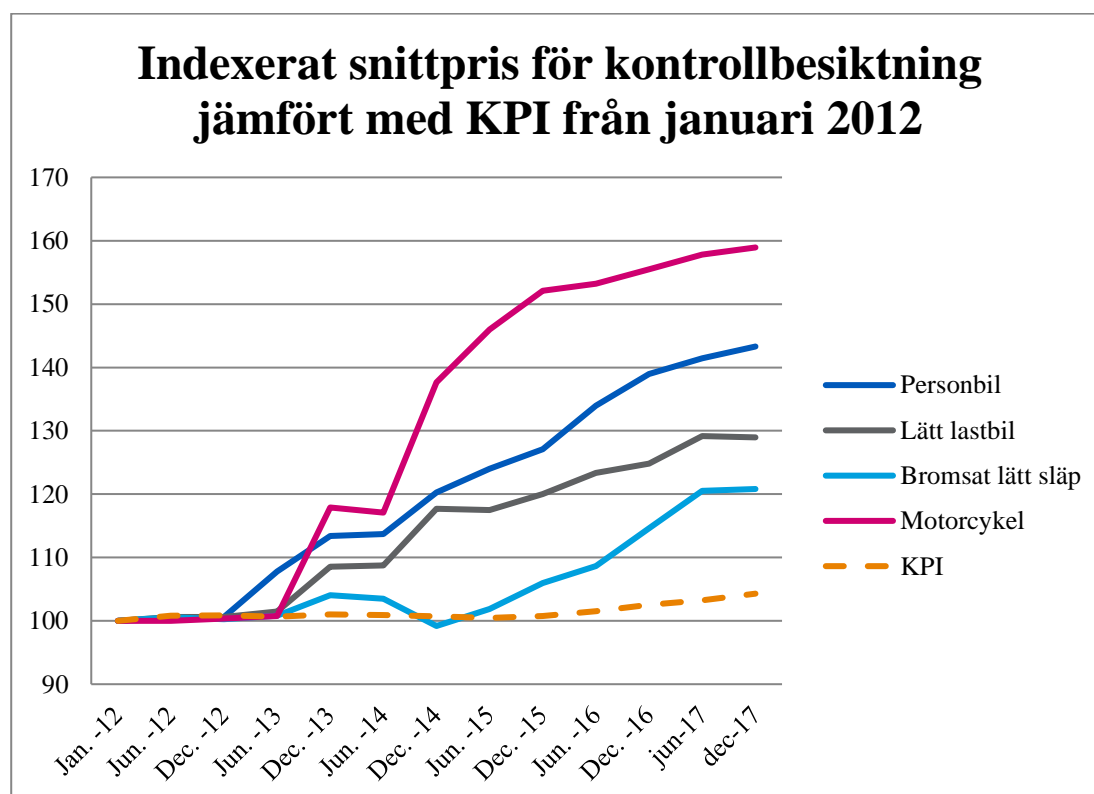
För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en liten ökning. De rapporterade priserna ligger på mellan 95 och 101 % av snittpriserna. Ett värde över 100 % beror på att ett besiktningsföretag har rapporterat ett pris som är högre än deras listpris.

Snittpriser jämfört med konsumentprisindex (KPI)

Kontrollbesiktning

Sett över hela 2017 har snittpriserna för kontrollbesiktning ökat mer än KPI för de undersökta besiktningstjänsterna. Under andra halvan av 2017 har snittpriset för lätta släp planat ut och snittpriset för lätta lastbilar minskat medan KPI har ökat, se figur 10.

Figur 10. Indexerad prisutveckling för kontrollbesiktning jämfört med konsumentprisindex från januari 2012.



Vad är konsumentprisindex (KPI)?

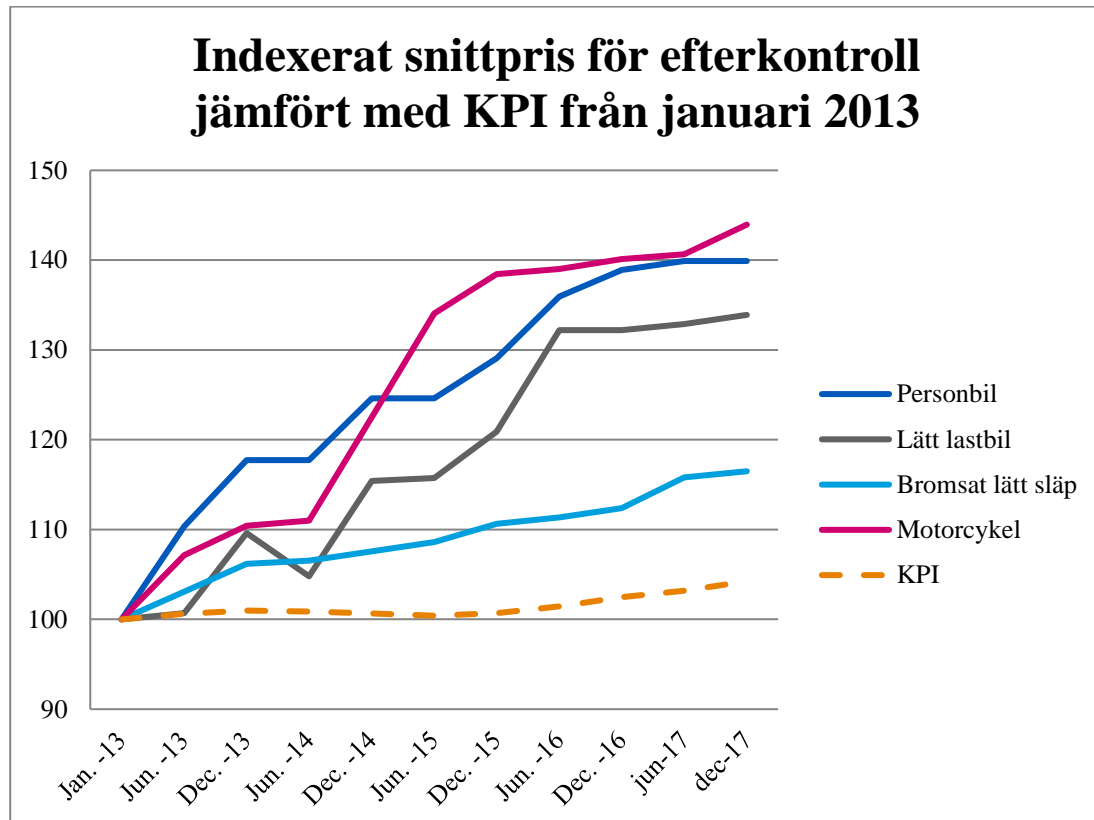
Statistiska centralbyrån (SCB) tar fram konsumentprisindex (KPI). Indexet mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

Se www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/

Efterkontroll

Sett över hela 2017 har snittpriserna för efterkontroll ökat mer än KPI för motorcykel och lätt släp. För personbil har snittpriset minskat. Snittpriset för lätt lastbil följer KPI, se figur 11.

Figur 11. Indexerad prisutveckling för efterkontroll jämfört med konsumentprisindex från januari 2013.



4.6 Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska

Antalet besiktningstationer har ökat med sju stycken under året och antalet verksamma tekniker har ökat. Antalet morgonöppna stationer har minskat och antalet kvällsöppna stationer har ökat under 2016, skillnaderna är dock små. Under året minskade antalet lördagsöppna stationer med nästan 10 procent.

Under året har vi följt utvecklingen avseende tillgänglighet bland annat utifrån kundklagomål, via besiktningföretagens hemsidor och Swedacs ackrediteringsbeslut. Vi har valt att dela in tillgänglighetsbegreppet i två delar: geografisk tillgänglighet och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Vi följer också hur många besiktningstekniker som verkar på marknaden som en sekundär indikator på tillgänglighet.

Geografisk tillgänglighet – Lätta fordon

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 451 till 473 under 2017, vilket motsvarar en ökning med knappt 5 procent. 10 av 21 län har fått fler stationer jämfört med 2016 samtidigt som en fått färre. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län fått fler besiktningsstationer utom Jämtlands län där antalet är oförändrat. Innan omregleringen fanns det en oro att det skulle bli färre besiktningsstationer i landets glesare befolkade delar, så har det inte blivit.

Tabell 4. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2017. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Lätta fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24
Totalt	196	232	270	314	380	444	451	473

Källa: Swedac.

Geografisk tillgänglighet – Tunga fordon

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2017 jämfört med föregående år. Antalet besiktningstationer för tunga fordon har ökat från 164 till 168, vilket motsvarar en ökning med två och en halv procent. Sedan omregleringen 2010 har 22 nya stationer öppnats i 13 av Sveriges 21 län samtidigt som inget län fått färre stationer, se tabell 5.

Tabell 5. Antal besiktningstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2017. Gröna siffror visar en ökning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7	7
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6
Norrbotten	11	11	11	11	11	11	11	11
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7
Totalt	146	147	149	150	155	160	164	168

Källa: Swedac.

Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider kvartalsvis via besiktningföretagens hemsidor. Det fanns under 2017 ingen station som öppnade före klockan 05:40 eller stängde efter klockan 22:00.

I tabell 6-8 presenterar vi öppettiderna fyra gånger per år. Tabellerna innehåller endast ordinarie öppettider och stationer som varit öppna varje

vecka i månaden. Det vill säga stationer som är öppna någon eller några helgdagar i månaden inte är med i tabellerna.

Fordon i kategori 3 (övriga fordon) besiktas i regel hos kunden av resande besiktningstekniker. Därför påverkas inte tillgängligheten till besiktning av stationernas öppettider. Exempel på kategori-3-fordon är skogs- och jordbrukstraktorer.

Antalet besiktningstationer öppna före klockan 7 har minskat marginellt

Från december 2016 till december 2017 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 minskat marginellt, se tabell 6.

Tabell 6. Antal stationer som har öppett före 07:00 december 2014 till och med 2017. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet före 07:00	December - 14	14	14	14	14	13		
	Mars -15	15	15	15	15	14		
	Juni -15	17	17	17	17	16		
	September - 15	14	14	14	14	13		
	December - 15	13	13	13	13	12		
	Mars -16	12	12	12	12	12		
	Juni -16	14	14	14	14	13		
	September - 16	13	13	13	13	12		
	December - 16	12	12	12	12	12		
	Mars -17	13	13	13	13	13		
	Juni -17	11	12	12	12	12		
	September - 17	12	12	12	12	12		
December - 17	13	13	13	13	13			

Antalet besiktningstationer öppna efter klockan 18 är oförändrat

Från december 2016 till december 2017 är antalet stationer som håller öppet efter klockan 18:00 oförändrat, se tabell 7.

Tabell 7. Antal stationer som har öppet efter 18:00 december 2014 till och med 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet efter 18.00	December - 14	17	16	15	15	2		
	Mars -15	17	17	16	16	2		
	Juni -15	16	16	15	15	2		
	September - 15	18	18	17	16	2		
	December - 15	18	18	17	16	3		
	Mars -16	22	22	22	22	6		
	Juni -16	22	23	23	22	7		
	September - 16	21	21	21	20	5		
	December - 16	19	19	19	18	5		
	Mars -17	21	21	21	20	6		
	Juni -17	21	21	21	21	7		
	September - 17	19	21	19	19	6		
	December - 17	18	20	17	18	5		

Antalet lördagsöppna stationer har fortsatt minska

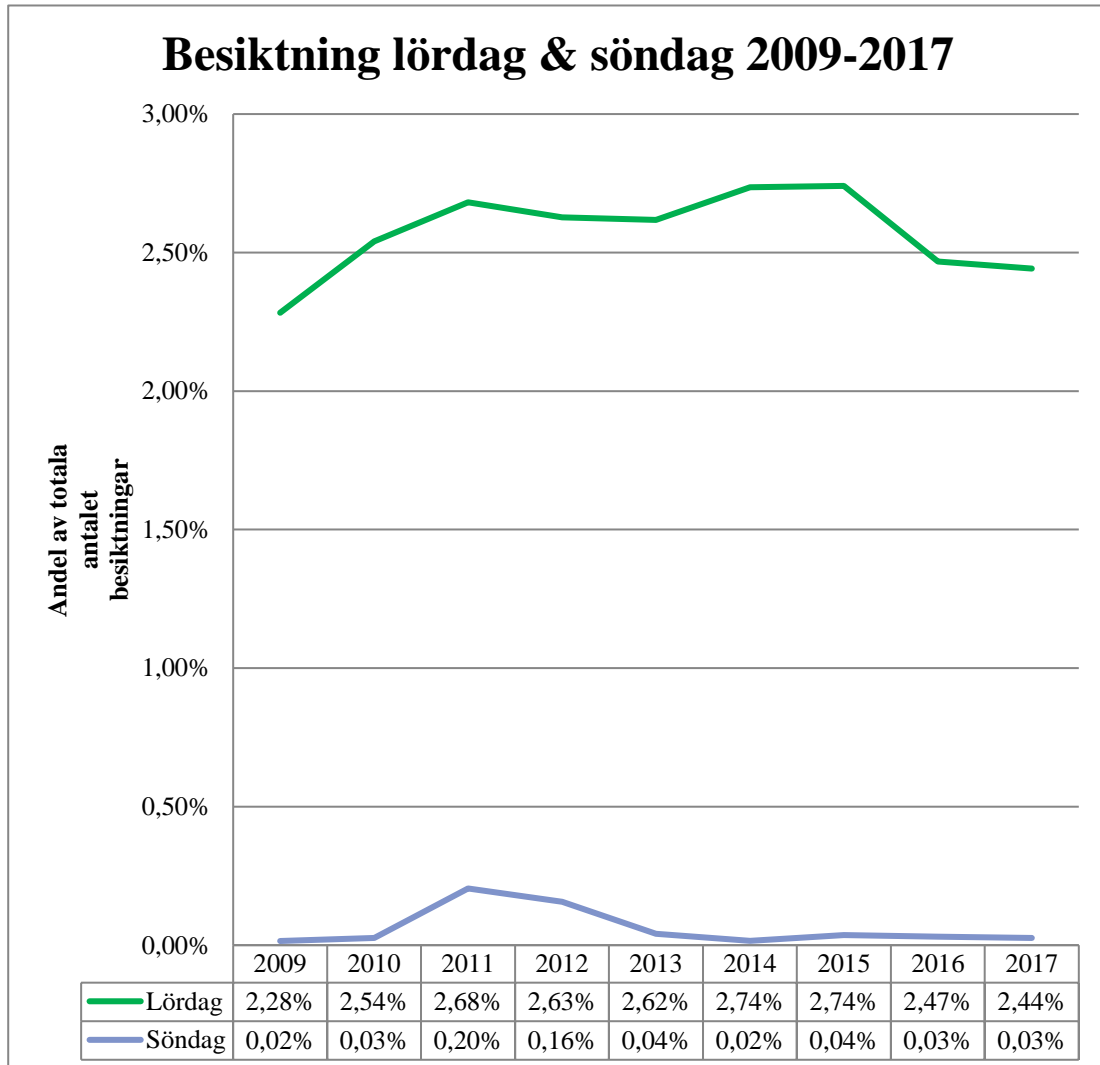
Mellan december 2016 och december 2017 har antalet lördagsöppna stationer minskat med nästan 10 procent. Inga station har varit kontinuerligt söndagsöppen sedan mars 2016, se tabell 8.

Tabell 8. Antal lördags- och söndagsöppna stationer december 2014 till och med 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet på lördag och söndag	December - 14						94	0
	Mars -15						91	0
	Juni -15						98	0
	September -15						90	0
	December - 15						86	0
	Mars -16						77	1
	Juni -16						73	0
	September -16						67	0
	December - 16						62	0
	Mars -17						58	0
	Juni -17						54	0
	September -17						54	0
	December - 17						56	0

Under 2017 var den andel av besiktningarna som företagen rapporterade på lördagar lägre än föregående år. För söndag var andelen oförändrad. Andelen av det totala antalet besiktningar är fortsatt låg, se figur 12.

Figur 12. Besiktningar i % rapporterade lördag och söndag 2009-2017 av totalt antal besiktningar.



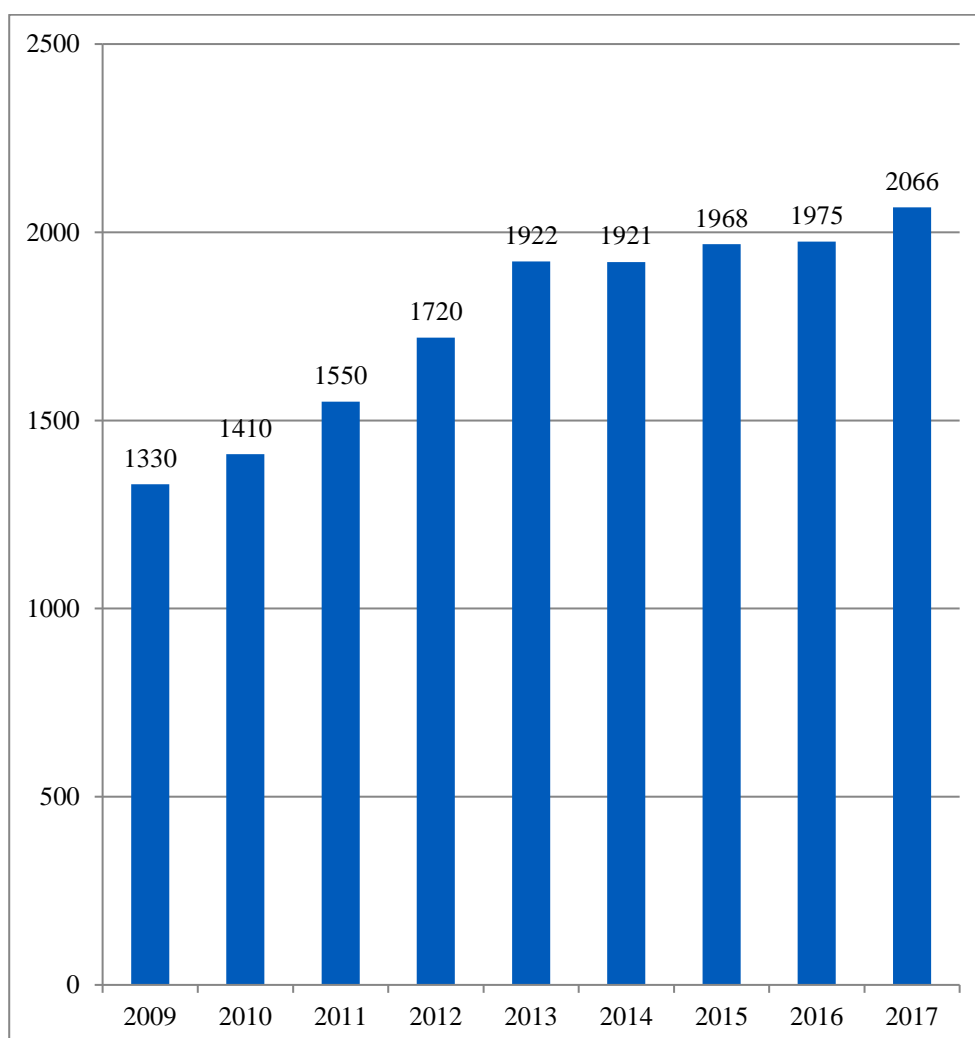
I landets glesare befolkade områden håller stationerna öppet vardagar mellan kl. 07 och 16. För registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning har flertalet besiktningföretag valt att förlägga sina öppettider till mellan kl. 07:00 och 16:00 måndag till fredag. Några företag har ambulerande besiktningstekniker med utökad behörighet som ansvarar för registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning på ett flertal stationer.

Antal verksamma tekniker har ökat med nästan 47 % sedan 2010

Transportstyrelsen begär in uppgifter om antalet verksamma tekniker från besiktningsföretagen vid månadskiftet juni-juli varje år. Vid halvårsskiftet 2017 verkade 2066 tekniker på marknaden. Antalet verksamma tekniker har ökat med nästan 47 procent sedan omregleringsåret 2010. Från 1410 år 2010 till 2066 år 2017, se figur 13.

2017 hade 146 tekniker en utökad behörighet, vilket betyder att hen får utföra bland annat registreringsbesiktningar. Det ska jämföras med 142 stycken 2016.

Figur 13. Antal verksamma besiktningstekniker.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

Avrapportering av iakttagelser är Transportstyrelsens viktigaste verktyg i tillsynen och marknadsövervakningen. Resultat från tillsynen återkopplar vi till såväl fordonsbesiktningensbranschen som Swedac och intern inom Transportstyrelsen. Swedac återkopplar till oss vilka eventuella krav på åtgärder de ställer på besiktningensföretagen efter vår avrapportering.

Vi skickar rapporter från våra stickprov till såväl Swedac som det aktuella besiktningensföretaget. I rapporten redovisar vi avvikelser och även hur många besiktningar vi följt. Swedac i sin tur återkopplar genom sina bedömningsområdeexperter (BOE) till oss om vilka eventuella åtgärder de vidtagit med anledning av rapporten. Transportstyrelsen tar i sin tur del av bedömningsrapporter från Swedac inför stickprov. Transportstyrelsen saknar mandat att kräva åtgärd av besiktningensföretagen.

Erfarenheterna från tillsyns- och marknadsövervakningsarbetet återför vi internt inom Transportstyrelsen. Frekvensen på återrapporteringen varierar, allt efter behov.

6 Utfall av 2017 års fokusområden

I rapporten om fordonsbesiktningensmarknaden 2016 uttryckte vi fokusområden för vårt arbete under 2017⁹.

Detta har hänt:

- Vi har genomfört en kundundersökning om hur fordonsägarna upplever den omreglerade fordonsbesiktningen. Resultat från undersökningen finns på vår hemsida transportstyrelsen.se, diarienummer TSA 2017-171. Se även kapitel 3.6.
- Vi har fortsatt arbetet med vår tillsynsdatabas, ny version beräknas vara i drift till halvårsskifte 2018 Utöver detta har vi fortsatt arbetet om utveckling av tillsyn bland annat med hänsyn till införande av besiktningenspaketet 20 maj 2018. Detta arbete är inte avslutat och behöver fortsätta under 2018.

⁹ Se transportstyrelsen.se, diarienummer TSV 2014:1445.

7 Vårt arbete 2018

Under 2018 kommer vi utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget att rikta fokus på införande av besiktningsspaketet och besiktningensorganens implementering av nya föreskrifter. Stickprovsvksamheten kan utökas till att även omfatta möjligheter enligt direktiv 2014/45/EU som att genomföra ”mystery shopping” och möjlighet att följa besiktningensutfall på teknikernivå. Under året kommer vi även att äska forskningsmedel för en utvärdering av vilken påverkan omreglering av fordonsbesiktningensmarknaden har haft i samhället, bland annat med avseende på trafiksäkerheten. Efter driftsättning av en ny version av analysverktyg i tillsynsdatabas förväntar vi oss kunna fördjupa våra analyser.

8 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att snittpriserna för kontrollbesiktning stigit mer än konsumentprisindex under året. Tillgängligheten till besiktning är bättre eller oförändrad, farhågan att glesbygd skulle drabbas i form av färre stationer har inte besannats.

Alla besiktningstekniker genomför inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon. Transportstyrelsens stickprovskontroller ger liten uppfattning om kvalitén i besiktningensarbetet, om fordon underkänns eller godkänns korrekt.

Ett förändrat bemyndigande utöver stickprovskontroller och rapportering till ackrediterande myndighet Swedac skulle kunna förbättra Transportstyrelsens förutsättningar att följa marknaden. Exempel på förändrat bemyndigande kan vara, möjlighet till referensbesiktning av genomförd besiktning för att fånga kvalitetsnivån i besiktningensarbetet.

9 Rekommendationer

Vi föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas då besiktningensformen fortsatt under året inte har utnyttjats.

I övrigt rekommenderar Transportstyrelsen att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503