

## **Fordonsbesiktningmarknaden 2015**

Fler besiktningstationer, högre priser och minskad  
marknadskoncentration.



© Transportstyrelsen  
Väg & Järnvägsavdelningen  
Verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSV 2015:2298  
ISBN  
Författare Peter Holmlund, Thomas Svensson och Michael Stridsberg  
Månad År Maj 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och övervakning av fordonsbesiktningsmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver utvecklingen under perioden 1 januari 2015 till och med 31 december 2015.

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

Borlänge, maj 2016

Stina Eklund  
Tf chef sektion omvärld



## Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
2.1	Bakgrund -Transportstyrelsen ska kontrollera och övervaka marknaden .....	7
2.2	Syfte och uppdrag.....	7
2.3	Metod .....	8
<b>3</b>	<b>FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN</b> .....	<b>9</b>
3.1	Besiktningsföretagen kan inte påverka storleken på marknaden .....	9
3.2	Ett nytt företag etablerade sig under 2015 .....	10
3.3	Tre företag dominerar marknaden men dominansen har minskat under året.....	11
3.4	Marknadskoncentrationen har minskat.....	12
3.5	Produktiviteten har minskat på marknaden .....	14
3.6	Sverige implementerar EU-direktiv som påverkar marknaden.....	15
<b>4</b>	<b>TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING</b> .....	<b>17</b>
4.1	Trafiksäkerhet och Miljö .....	17
	Kontrollbesiktning .....	17
	Resultat vid kontrollbesiktning .....	20
	Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.....	22
4.2	Stigande snittpriser för alla fordonstyper .....	23
4.3	Ingen teknikutveckling hos besiktningsföretagen .....	28
4.4	Fler besiktningsstationer och fler tekniker ger ökad tillgänglighet .....	28
<b>5</b>	<b>AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER</b> .....	<b>35</b>
5.1	Utfall av 2015 års fokusområden .....	35
<b>6</b>	<b>SLUTSATSER</b> .....	<b>36</b>
<b>7</b>	<b>REKOMMENDATIONER</b> .....	<b>36</b>
<b>8</b>	<b>TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE 2016</b> .....	<b>37</b>

# 1 Sammanfattning

## Fordonsbesiktningensmarknaden 2015

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige. Efter 5 år fungerar besiktningensverksamheten i stort sett på samma sätt som innan omregleringen. Marknaden befinner sig fortfarande i ett uppbyggnadsskede, både vad gäller antalet besiktningensstationer och antalet besiktningstekniker.

- Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens mellan företagen. Marknadskoncentrationen har gått från hög 2014 till måttlig 2015.
- Transportstyrelsens stickprov visar att besiktningensföretagen håller en jämförbar kvalitet avseende om och hur de genomför kontroller och kontrollmoment. Alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon.
- Snittpriserna har stigit mer än konsumentprisindex (KPI).
- Transportstyrelsen har inte sett någon teknikutveckling inom fordonsbesiktningensbranschen.
- Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2015. Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har ökat med nästan 17 procent. Den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningensstationer i glesbygd har inte besannats.
- Antalet morgonöppna stationer har minskat och antalet kvällsöppna stationer har ökat, skillnaderna är dock små. Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska.
- Antalet verksamma besiktningstekniker har ökat från 1921 stycken år 2014 till 1968 stycken 2015.

## Transportstyrelsens rekommendationer

Transportstyrelsen föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas. I övrigt rekommenderar vi att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund -Transportstyrelsen ska kontrollera och övervaka marknaden

Fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige omreglerades den 1 juli 2010.

De viktigaste målen med omregleringen var:

- rimliga priser
- bättre service till fordonsägarna
- en väl fungerande konkurrens
- likvärdig eller bättre trafiksäkerhet.

Näringsdepartementets mål med omregleringen beskrev vi mer ingående i vår årsrapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2014.<sup>1</sup>

I samband med omregleringen ansåg regeringen det nödvändigt att övervaka marknaden. Därför tilldelades vi ett särskilt uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.<sup>2</sup>

I regeringens regleringsbrev till Transportstyrelsen för 2015 inom området organisationsstyrning står det dessutom att:

*”Transportstyrelsen ska särskilt fokusera på att utveckla sina insatser gällande villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, i syfte att främja sund konkurrens präglad av god regelefterlevnad på marknaderna inom transportområdet.”<sup>3</sup>*

Vi har tidigare publicerat rapporter om fordonsbesiktningensmarknaden för verksamhetsåren 2011 till och med 2014. Dessutom publicerar vi en översiktlig beskrivning av utvecklingen på marknaden i form av korta PM tre gånger per år. Vi publicerar också statistik över besiktningensföretagens marknadsandelar varje månad. Alla publikationer ligger på vår webbplats, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

### 2.2 Syfte och uppdrag

Syftet med rapporten är att presentera hur marknaden utvecklats under verksamhetsåret 2015 och presentera Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning under samma år.

<sup>1</sup> Rapporten ligger på vår hemsida [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se) och har diarienummer TSV 2014:1445.

<sup>2</sup> Se 5 kap. 3 a § fordonslagen 2002:574 (2010:39).

<sup>3</sup> Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (Regeringsbeslut II 2 2014-12-22, N2014/5370/TE, N2014/5334/KLS (delvis), N2014/1104/TE) (Regeringsbeslut II 2 2015-08-20, N2015/5979/SUBT, N2014/2645/MRT (delvis)).

### 2.3 Metod

Transportstyrelsen utför marknadstillsyn och marknadsövervakning på fordonsbesiktningsområdet löpande under året. Vi bedriver normalt arbetet i fyra steg: informationsinhämtning, sammanställning, analys och rapportering.

En viktig del i vår informationsinhämtning är de stickprov vi utför av besiktningsföretagens arbete. Vid våra besök följer vi att företaget genomför alla kontroller, att alla kontrollmoment utförs korrekt, att uppmärksammade brister bedöms på rätt sätt samt om fordon godkänns eller underkänns på rätta grunder. Inom marknadstillsynen kontrollerar vi även att inrapporteringen till trafikregistret utförs på rätt sätt vilket bidrar till kvalitetssäkring av indata.

Vi utför även stickprov med hjälp av vår tillsynsdatas. Den innehåller samtliga 40 miljoner besiktningar som företagen rapporterat till Transportstyrelsen från 1 januari 2009 fram till idag. Med databasen och ett analysverktyg utför vi statistiska analyser för att upptäcka trender och avvikelser. Eftersom databasen innehåller besiktningar från 18 månaders monopolmarknad fungerar dessa som ett jämförelsematerial i arbetet. Värdet av detta jämförelsematerial minskar dock med tiden.

Alla siffror och uppgifter i den här rapporten kommer från Transportstyrelsen om vi inte skrivit något annat.



## 3 Fordonsbesiktningensmarknaden

### 3.1 Besiktningensföretagen kan inte påverka storleken på marknaden

Fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. Det gör att besiktningensföretagen 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.

Under 2015 genomförde besiktningensföretagen 5,86 miljoner besiktningar. Det kan jämföras med 5,87 miljoner genomförda besiktningar år 2014. Det innebär en marginell förändring.

Besiktningarna delas upp i fyra typer: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. De besiktningenspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.<sup>4</sup>

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den antalsmässigt största delmarknaden med cirka 95 procent av den totala marknaden. Därför koncentrerar vi vår marknadstillsyn och marknadsövervakning på den delen.

---

<sup>4</sup> 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.

### 3.2 Ett nytt företag etablerade sig under 2015

Elva besiktningföretag verkade på marknaden 31 december 2015. Under året har småföretaget Fordonsprovarna i Kungälv AB etablerat sig på marknaden, samtidigt som inget företag lämnat den.

Besiktningföretagen har valt att ackreditera sig för en eller flera fordonskategorier. Ackrediteringen gäller länsvis och ett företag måste erbjuda alla besiktningstyper i länet. Myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) genomför ackrediteringen.

Tabell 1. Besiktningföretagens ackreditering.

Besiktningföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Besikta Bilprovning i Sverige AB	X	X	
Carspect AB	X		
ClearCar 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	
<b>Totalt antal företag (2014 års siffror inom parentes)</b>	<b>9 (8)</b>	<b>6 (6)</b>	<b>3 (3)</b>

Källa: Swedac.

### 3.3 Tre företag dominerar marknaden men dominansen har minskat under året

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning och dess utsålda delar Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus Bilprovning AB. Dessa tre företag genomför tillsammans drygt 80 procent av alla besiktningar vilket ska jämföras med drygt 85 procent 2014. Den här trenden med minskande dominans har pågått sedan omregleringen 2010. Carspect, ClearCar och Dekra bygger upp sina stationsnät och tar marknadsandelar, se tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Tabell 2. Besiktningsföretagens marknadsandelar.

Besiktningsföretag	2014	2015
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	33,45 %	32,03 %
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	23,60 %	21,22 %
<b>Carspect AB</b>	8,13 %	9,36 %
<b>ClearCar AB</b>	2,79 %	5,02 %
<b>DEKRA Automotive AB</b>	2,94 %	4,49 %
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>		0,03 %
<b>Fordonsprovarna i väst AB*</b>	0,08 %	0,12 %
<b>Inspecta Sweden AB</b>	0,01 %	0,02 %
<b>Opus Bilprovning AB</b>	28,73 %	27,41 %
<b>SMP Svensk Maskinprovning</b>	0,08 %	0,08 %
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	0,19 %	0,22 %
* Inklusiva Fordonsprovarna i Kungälv AB från och med juni 2015 till och med september 2015.		

### 3.4 Marknadskoncentrationen har minskat

Transportstyrelsen har valt att mäta och följa marknadskoncentrationen med Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). HHI beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden<sup>5</sup>. I en monopolsituation 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 HHI över 2500 tyder på en hög marknadskoncentration.<sup>6</sup>

Under åren 2011 till och med 2015 har HHI utvecklats enligt figur 1. De viktigaste händelserna under dessa år är

- 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 ägarna<sup>7</sup> upp resten av Bilprovningen mellan sig och det nya bolaget Besikta Bilprovning i Sverige AB etablerades.

Under 2014 och 2015 har inga stora affärer genomförts utan förändringarna i HHI beror enbart på förändringar av marknadsandelar mellan företagen.

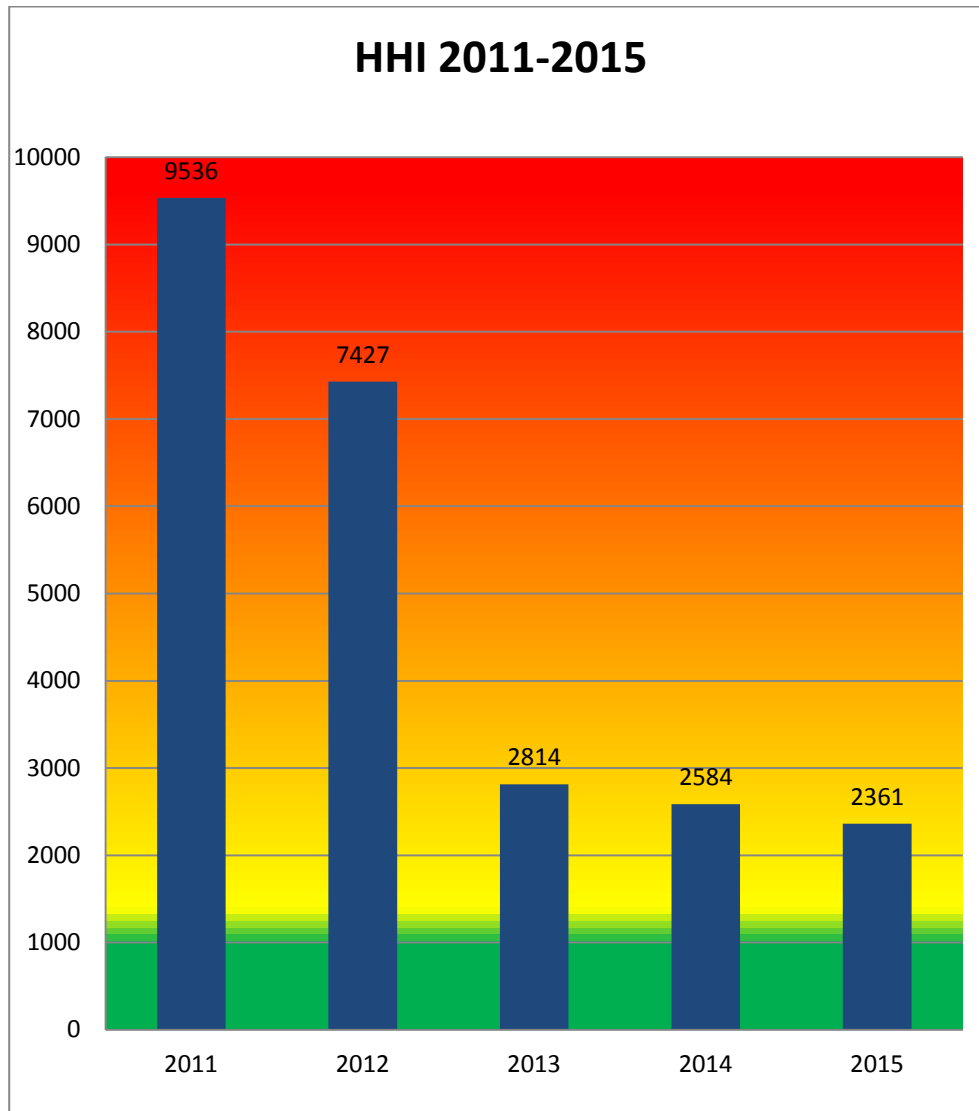
---

<sup>5</sup> Ett exempel: Tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 %.  
 $HHI = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$ .

<sup>6</sup> U.S. Department of Justice & FTC  
<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hhi.html> 2016-02-11  
U.S. Department of Justice & FTC, *Horizontal Merger Guidelines* § 5.2  
<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.html#5c> 2016-02-11

<sup>7</sup> Motorbranschens Riksförbund (MRF),  
Bilförsäkringsföretagen (Folksam, Länsförsäkringar, If, Trygg Hansa, Roppongi (f.d. Ansvar))  
Kungliga Automobil Klubben (KAK), Motormännens Riksförbund (M), Motorförarnas Helykyrterhetsförbund (MHF), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag.

Figur 1. HHI 2011-2015. Indexen är beräknade med antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.



De tre dominerande företagen har minskat sina marknadsandelar medan de nya aktörernas andelar har ökat. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat på besiktningensmarknaden, HH-index har minskat från 2584 år 2014 till 2361 år 2015 på grund av ökad konkurrens mellan företagen. Det innebär att marknadskoncentrationen har gått från hög 2014 till måttlig 2015.

### 3.5 Produktiviteten har minskat på marknaden

Transportstyrelsen har begärt in uppgifter om teknikerna från besiktningföretagen för att kunna studera produktivitetsförändringar över tid. Företagen har lämnat följande uppgifter som enligt egen uppgift delvis bygger på uppskattningar:

1 968 tekniker verkade på marknaden vid halvårsskiftet 2015 vilket kan jämföras med 1 921 vid samma tidpunkt 2014. I genomsnitt ägnade teknikerna 93 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen under dessa år. Resten av tiden ägnades åt frivilliga produkter eller tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

Företag ackrediterade för lätta och tunga fordon har generellt en låg andel frivilliga tjänster och besiktningar. Besiktningföretag ackrediterade för övriga fordon har en mycket hög andel sådant. En ökande andel frivilliga produkter och tjänster kan vara positivt för företagens ekonomiska utveckling. Besiktningsteknikern kan dock hamna i ett läge då hen utför fler frivilliga tjänster och besiktningar än regelstyrda kontroller. Transportstyrelsen ser inget problem i detta så länge alla regelstyrda kontroller utförs på ett korrekt sätt.

Antalet tekniker har ökat under 2015 samtidigt som antalet genomförda besiktningar varit något lägre jämfört med föregående år. Det har lett till att kvoten mellan antalet besiktningar och antalet tekniker minskat vilket indikerar att produktiviteten sjunkit, se tabell 3. I resonemanget tar vi ingen 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 lastbil. Det stora antalet besiktningar gör dock att denna faktor inte påverkar slutsatsen.

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015
<b>Antal besiktningar</b>	5 870 000	5 860 000
<b>Totalt antal tekniker</b>	1 921	1 968
<b>Procent av arbetstiden teknikerna ägnar åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen</b>	93 %	93 %
<b>Antal besiktningar per tekniker</b>	3 286	3 202

Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

### 3.6 Sverige implementerar EU-direktiv som påverkar marknaden

Transportstyrelsen fick 2015 i uppdrag av Näringsdepartementet att utreda hur Sverige kan implementera följande EU-direktiv:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

I utredningen föreslår vi bland annat att:

- nuvarande system med inställelseterminer på fem månader för kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar tas bort. Systemet kallas slutsifferstyrning och bygger på att bilen ska besiktas under en viss period på året beroende på sista siffran i bilens registreringsnummer
- tiden mellan kontrollbesiktningar, det så kallade besiktningensintervall, förlängs för bland annat personbilar och lätta lastbilar. Förslaget är att dessa fordon ska kontrollbesiktigas vartannat år efter den första besiktningen som sker efter fyra år, 4-2-2-2. Det ska jämföras med dagens 3-2-1-1-system. Besiktningensintervallerna förenklas även så att det i huvudsak finns två besiktningensintervaller som gäller för samtliga fordon som omfattas av krav på periodisk kontrollbesiktning, 4-2-2-2 eller varje år för vissa fordon som används yrkesmässigt. Marknadsvärdet av kontrollbesiktningar, inklusive så kallade efterkontroller på lätta bilar under 2014 uppgick till 1,52 miljarder svenska kronor (exklusive moms), beräknat på 2014 års prisnivå. För de företag som besiktat lätta fordon innebär förslaget minskade intäkter på ca 528 miljoner kronor per år (exklusive moms), en minskning på ca 35 % av det totala marknadsvärdet
- kontrollbesiktning av släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg tas bort. Det innebär ett intäktsbortfall för besiktningensföretagen på ca 28,8-38,4 miljoner kronor/år (exklusive moms), räknat på 2014 års priser
- Transportstyrelsen föreslås få mandat att föreskriva om undantag från kontrollbesiktning för fordon som aldrig eller praktiskt taget

aldrig körs på allmän väg, tävlingsfordon och fordon som uteslutande används på små öar utan fast förbindelse med fastlandet.

Regeringen förväntas ta beslut om implementering av direktiven under 2016. Sverige måste anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa direktiven senast den 20 maj 2017. Hela utredningen finns i Transportstyrelsens diarium, TSG 2015:1382, eller via [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).



## 4 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning

I det här kapitlet presenterar vi resultatet av Transportstyrelsens arbete på fordonsbesiktningsområdet 2015.

### 4.1 Trafiksäkerhet och Miljö

**Alla tekniker genomför inte alla kontroller vid besiktningen och företagen är medvetna om detta. En trend är att företagen underkänner färre fordon.**

#### Kontrollbesiktning

Periodisk kontroll i form kontrollbesiktning är en föreskriven åtgärd enligt fordonslagen och fordonsförordningen.<sup>8</sup> Kunskapen hos de flesta fordonsägare om vilka kontrollmoment en kontrollbesiktning omfattar och hur teknikern ska utföra kontrollerna är begränsad. Därför är det svårt för fordonsägaren att kontrollera besiktningskvaliteten och om fordonet efter besiktning är i funktionsdugligt skick. Många kunder har dessutom inget annat intresse än att få sitt fordon godkänt utan krav på kostsamma reparationer.

Kundernas förtroende för besiktningsmarknaden och dess aktörer kan påverkas vid uteblivna eller bristfälligt genomförda kontrollmoment. Kunden betalar för en tjänst i form av kontrollbesiktning som inte blir utförd i sin helhet. Dessutom kan samhället på sikt påverkas av ofullständiga trafiksäkerhets- och miljökontroller. Det är därför viktigt att aktörerna själva inser värdet att vårda förtroendet hos kunder och vidtar kraftfulla åtgärder för att säkerställa att de genomför samtliga kontroller.

Vi beskriver i våra föreskrifter<sup>9</sup> kraven på hur ett företag ska genomföra en kontrollbesiktning. Utifrån föreskriftens krav utför vi stickprovskontroller, både från kontoret (så kallade administrativa stickprovskontroller) och i form av besök hos besiktningsföretagen. Vi har under året genomfört 23 stationsbesök och 22 administrativa stickprovskontroller från kontoret. Det är betydligt färre än vi planerat på grund av ett pressat personalläge.

Vid stickprovskontroll på stationerna kontrollerar vi om besiktningsföretagen

- genomför föreskrivna kontroller
- använder förskrivna kontrollmetoder

<sup>8</sup> Fordonslagen 2002:574 och Fordonsförordningen 2009:211.

<sup>9</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84).

- bedömer brister enligt föreskrift
- underkänner eller godkänner fordonet korrekt.

Normalt upptäcker vi någon eller några avvikelser som vi meddelar muntligt till ansvarig person på stationen. Därefter rapporterar vi även skriftligt till ansvarig chef på företaget och till Swedac, se vidare kapitel 5.

Över tid har vi uppmärksammat att iakttaga och redovisade avvikelser på en station sällan återkommer på en annan station med samma ansvariga chef. Det tyder på att det finns en informationsspridning i företagen.

Stickprovskontroll har därmed en positiv effekt på marknaden sett ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Transportstyrelsen har valt att löpande värdera kvalitén i besiktningensarbetet utifrån hur företagen och dess tekniker följer reglerna, så kallad regelefterlevnad. Stationsbesöken i form av stickprov visar att besiktningensföretagen håller jämförbar kvalitet avseende om och hur de genomför kontroller och kontrollmoment. Vår bild är att företagen, i stort sätt, följer reglerna i samma omfattning som innan omregleringen. Vissa brister har löpande legat kvar över tid. 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. På grund av bristande resurser och ett otillräckligt mandat har vi inte möjlighet att bedöma vilken regelefterlevnad som råder när inga stickprov sker.

Transportstyrelsen saknar viktiga kvalitetsfaktorer som visar om besiktningsteknikern underkänner eller godkänner fordonet korrekt. De stickprovskontroller som sker ger liten uppfattning om vilken kvalitet som råder i besiktningensarbetet utöver den regelefterlevnad som kan följas. Under året har företagen genomfört totalt 5.8 miljoner besiktningar, av vilka vi följt cirka 250 besiktningar. Analyser i tillsynsdatabas kan visa på trender men inte i efterhand redovisa om ett fordon blivit godkänt när det borde blivit underkänt eller tvärt om. Förbättringar i analysverktyg kan ge bättre underlag.

Transportstyrelsen behöver ett utökat bemyndigande för att kunna använda verktyg som följer av det kommande EU-direktivet, 2014/45/EU. Se även kapitel 3.6.

Ett förändrat bemyndigande till Transportstyrelsen som ger: - möjlighet till referensbesiktning av tidigare besiktat fordon, - möjlighet till ”mystery shopping” i form av upprepade besiktning hos olika företag av samma fordonsindivid, kan ge förbättrade förutsättningar att följa marknaden.

De mest frekventa avvikelserna vi sett gällande trafiksäkerhet och miljö är bristfällig

- identifiering av fordonet avseende primärt chassinummer. Ofta sker en identifiering enbart mot vad besiktningensföretagets elektroniska hjälpmedel kräver, vanligtvis de 3-6 sista tecknen i chassinumret
- kontroll av varnings- och kontrollampor
- kontroll av startspärr på automatväxlade fordon
- kontroll av strålkastares fastsättning
- hantering av fordon avseende elektronisk miljökontroll (OBD<sup>10</sup>-kontroll). Rapportering till vägtrafikregistret sker med samtliga mätvärden när OBD-kontroll ersätter miljökontroll. Tekniska lösningar i företagens rapporteringsverktyg gör att inrapportering sker av samtliga mätvärden när besiktningstekniker anser att samtliga värden på besiktningensprotokoll är till nytta för fordonsägarna.

Dessa punkter är återkommande på flera stationer och hos flera företag på marknaden. Det är anmärkningsvärt att besiktningsteknikerna inte genomför alla kontroller vid de stickprovkontroller som vi genomför.

Vi har även tagit del av Swedacs bedömningsrapporter och inkomna klagomål som bekräftar vår bild att alla företag inte genomför alla kontroller.

En annan erfarenhet från stickproven är att det finns besiktningensföretag som inte har arbetat in förändringar i föreskriften om kontrollbesiktning från årsskiftet 2011-2012 i sina handböcker. Se TSFS 2011:40 respektive 2011:101. Förändringarna gäller bland annat inrapportering av besiktningar till Transportstyrelsen.

Jämfört med 2014 har vi sett förbättringar i följande kontrollmoment

- kontroll av bilbältesband, avseende skador och slitage
- kontroll av varningstriangels befintlighet, vilket inte enbart avser förekomst av varningstriangelsfodral.

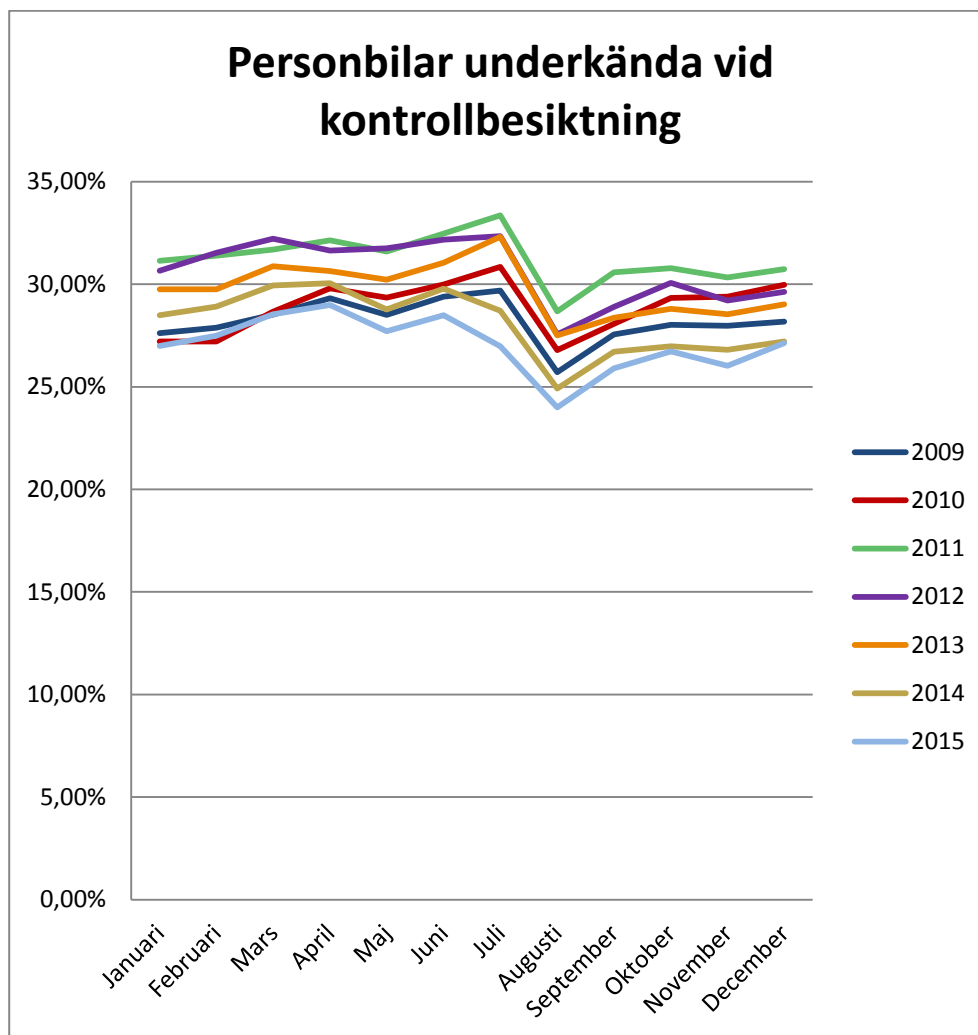
---

<sup>10</sup> On Board Diagnostics, OmBordDiagnos.

## Resultat vid kontrollbesiktning

Figur 2 visar andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning i hela landet per månad 2009 - 2015. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller.

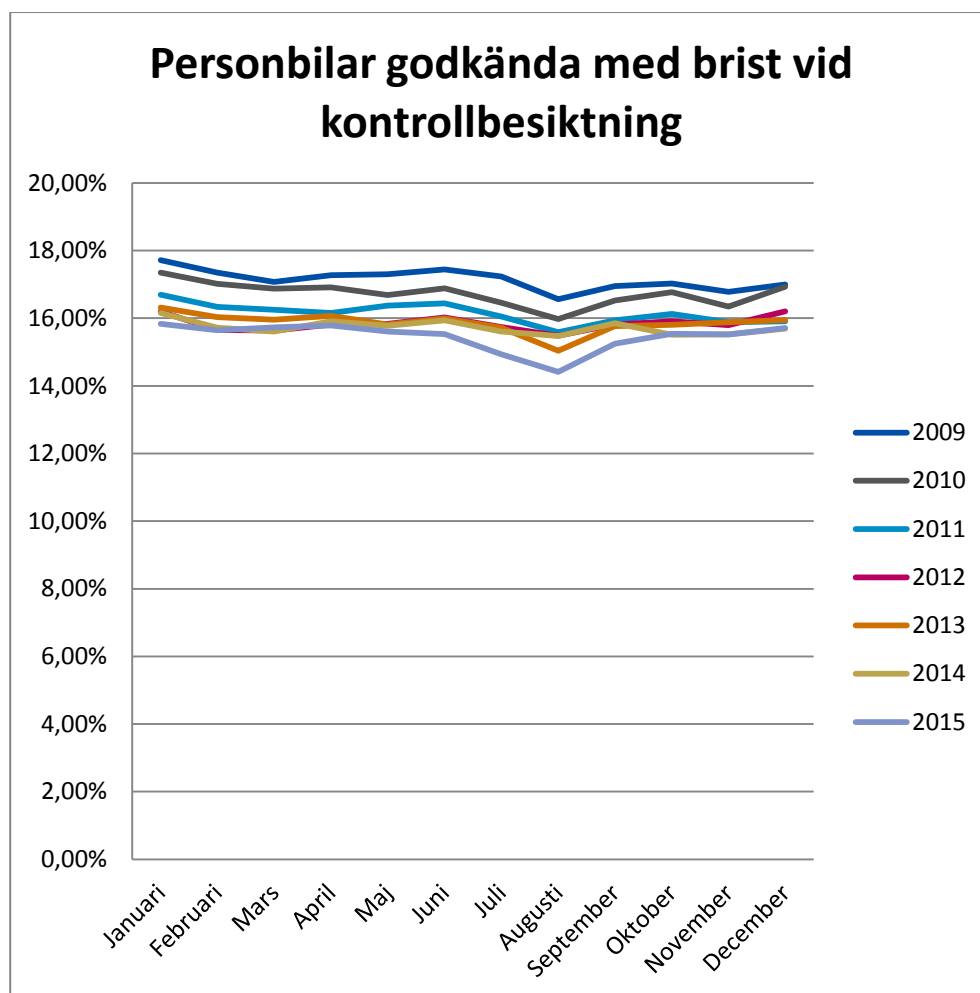
Figur 2. Personbilar underkända vid kontrollbesiktning.



Andelen underkända personbilar var som högst 2011. Från halvårsskiftet 2014 ligger underkännandeandelen under 2009 års värden. År 2009 är särskilt intressant eftersom det är det sista hela året innan marknaden omreglerades. Vi anser inte att det behöver vara fel med den ökade frekvensen av godkända fordon under andra halvåret 2014. Kurvan har fortsatt att ligga under 2009 års värde om man bortser från en tangering i mars månad 2015. Vi kommer att följa utvecklingen med ytterligare analyser i det framtida arbetet.

Figur 3 visar andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning per månad 2009-2015. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller. Godkänd med brist kallas också 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 körförbud. Se vidare 1 kap. 2§ Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) 2010:84 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.

Figur 3. Personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning.



Frekvensen för fordon godkänt med brist har under 2015 följt övriga års fördelning. Det enda undantaget är en sjunkande trend som börjar i maj 2015. Värdena har återhämtat sig under de tre sista månaderna 2015.

## Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning

Transportstyrelsen saknar sedan 2014 resurser och kompetens att följa registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. Det innebär att vi inte har genomfört några egna stickprov genom stationsbesök under året.

För att dra slutsatser om hur marknaden fungerar inom registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning har vi från 2014 valt att följa Swedacs tillsynsrapporter. Swedac har under 2015 förändrat sitt arbetssätt till att endast granska aktörernas egenkontroll.

Transportstyrelsen kan inte dra några slutsatser om hur arbetet fungerar för dessa besiktningstyper på grund av det begränsade underlaget. Vi behöver arbeta fram en ny metod för att följa dessa besiktningstyper.

Underkännandefrekvensen vid olika former av registreringsbesiktningar är extremt låg, från någon promille till någon procent. Anledningen till detta kan vara att teknikern låter fordonsägaren få information och åtgärda brister för att sedan återkomma utan att den första besiktningen rapporteras till Vägtrafikregistret. Det är oroväckande att den service till fordonsägaren som teknikern ger resulterar i att felaktiga fordon inte underkänns vid besiktningen. Ett sätt för Transportstyrelsen att följa detta kan vara stickprovskontroller på besiktningstationerna för att kontrollera att teknikerna rapporterar samtliga bokade fordon som besöker station för registreringsbesiktning.

Mopedbesiktning är en besiktningstyp som regleras i Fordonslagen och avser en moped klass II. Mopedbesiktning ska utföras av besiktningföretag som i sin ackreditering är skyldiga att tillhandahålla samtliga fyra besiktningstyper (kontrollbesiktning, registreringsbesiktning, lämplighetsbesiktning och mopedbesiktning) i det län där de är ackrediterade. Det är fordonsägaren som ska initiera en mopedbesiktning. Mandat saknas för exempelvis Polismyndigheten (polisman eller bilinspektör) eller besiktningföretag att förelägga om mopedbesiktning. Avsaknad av mandat att förelägga om mopedbesiktningar resulterar i en besiktningsslag som inte används och är kostnadsdrivande för besiktningföretagen. Ackrediterat besiktningföretag måste upprätthålla så väl organisation, teknisk kompetens och förmåga att utföra mopedbesiktning för att uppfylla ackrediteringen. Några mopedbesiktningar har inte rapporterats av besiktningföretagen under de senaste åren varför vi förordar att besiktningstypen slopas.

## 4.2 Stigande snittpriser för alla fordonstyper

**Transportstyrelsen följer prisutvecklingen på marknaden via besiktningensföretagens prislister. Utifrån dessa listpriser räknar vi fram snittpriser. Snittpriserna har stigit mer än konsumentprisindex (KPI) under 2015.**

### Listpris

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen för kontrollbesiktning och efterkontroll av kontrollbesiktning månadsvis via besiktningensföretagens prislister på deras respektive hemsida. Nackdelen med denna metod är att den inte tar hänsyn till exempelvis rabatt vid betalning i förväg, lokala rabattkampanjer och rabatt för besiktning av stora fordonsflottor. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningensföretagen genom att begära in uppgifterna.

Fordonstyperna som företagen vanligtvis presenterar är personbil, lätt lastbil, lätt släpkärra och motorcykel. Lätt lastbil och lätt släpkärra har en totalvikt av maximalt 3 500 kg. I de fall som besiktningensföretagen redovisar pris för husvagn går de i regel att jämföra med släpkärra. I några enstaka fall finns inte priserna för släpkärra och motorcykel redovisade på företagens hemsidor.

Under 2015 har besiktningensföretagens listpriser generellt stigit för alla fordonstyper. Den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är liten har inte besannats. Priserna är något högre i storstäderna och något lägre i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner<sup>11</sup> men skillnaderna har minskat under året. Vi har också sett en utveckling mot mer differentierade priser över arbetsdagen där besiktningen är billigare på mindre attraktiva tider på dagen.

### 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.

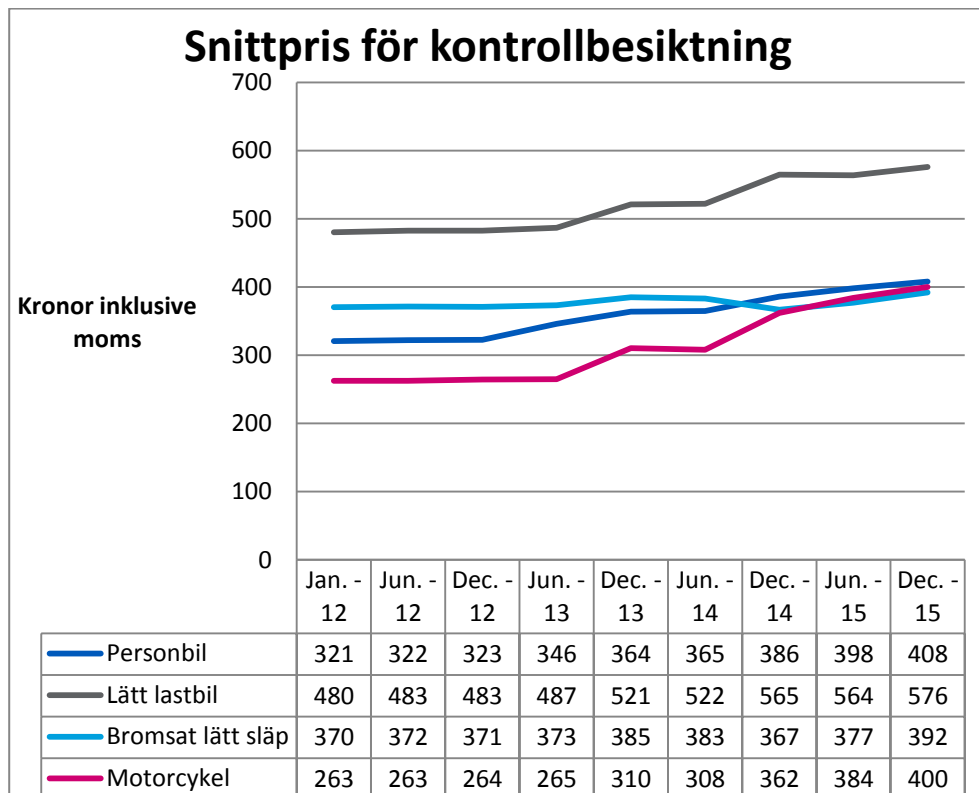
---

<sup>11</sup> För definition av olika kommungrupper: Se Sverige Kommuner och Landstings kommungruppsindelning 2011. <http://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppsindelning.2051.html> 2016-01-27.

### Kontrollbesiktning

Figur 4 och 5 visar hur snittpriset för kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2012. Vi har följt snittpriset sedan januari 2012, vilket är anledningen till att det är startpunkten i figurerna.

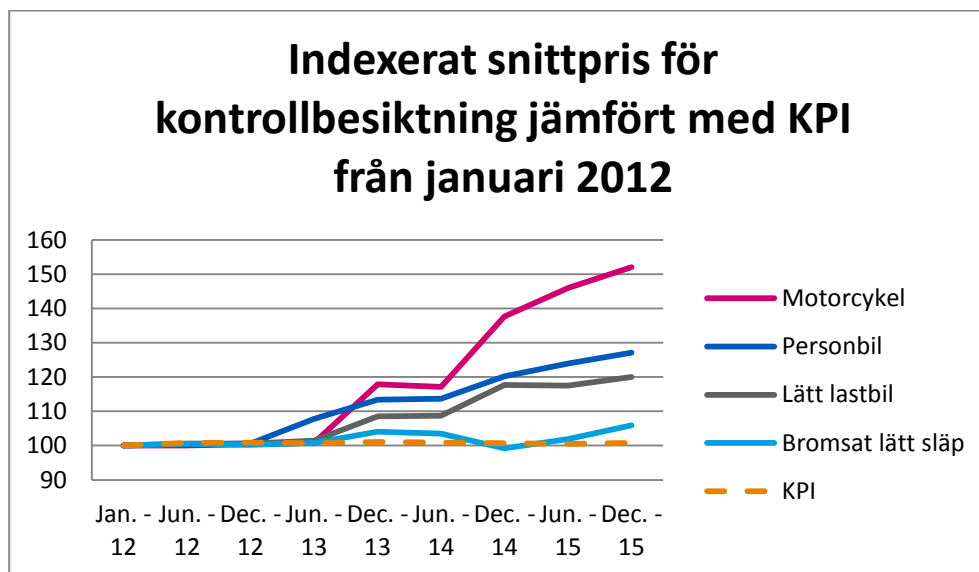
Figur 4. Utvecklingen av snittpriset från 2012 för en kontrollbesiktning av utvalda fordonskategorier i hela landet.



Under 2015 har höjda listpriser lett till ökat snittpris för samtliga undersökta besiktningstjänster. Störst har ökningen varit för motorcykel med en ökning på över 10 procent.



Figur 5. Indexerad prisutveckling för kontrollbesiktning jämfört med konsumentprisindex<sup>12</sup> från januari 2012.



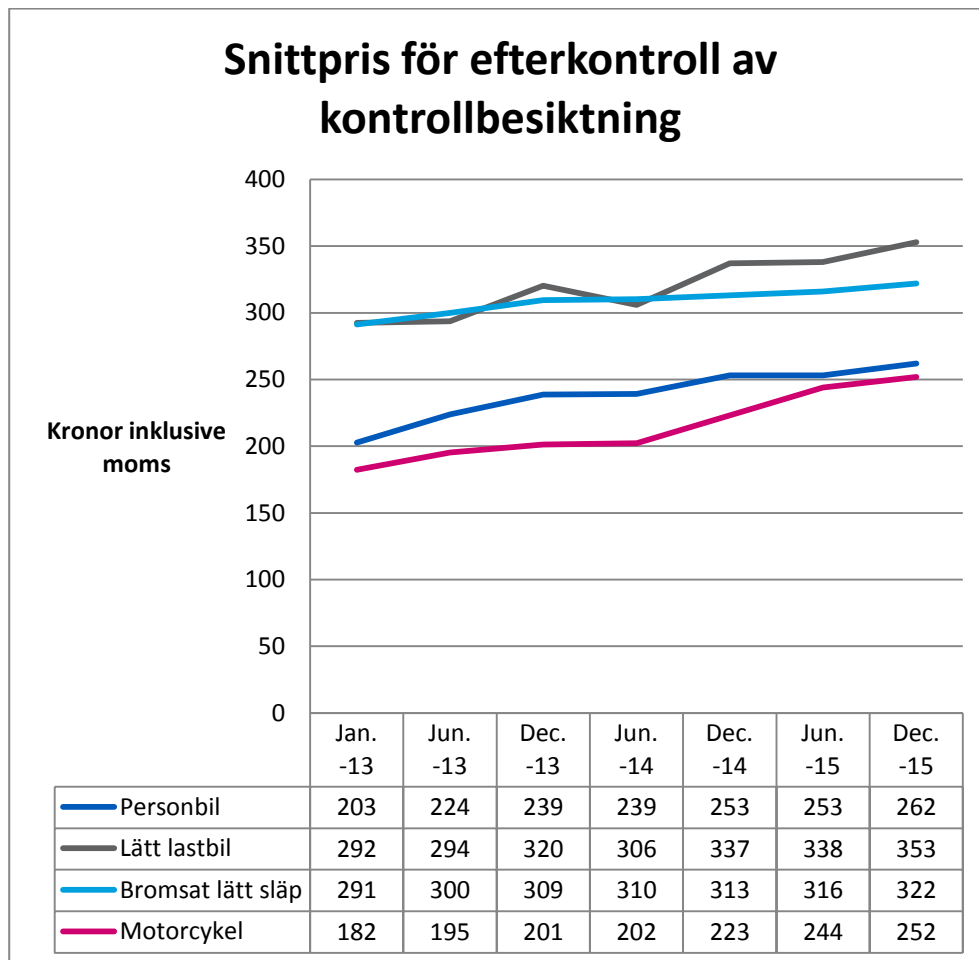
Av figur 5 ovan framgår att prisutvecklingen för kontrollbesiktning av de undersökta besiktningstjänsterna varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället.

<sup>12</sup> Källa: Transportstyrelsen för snittpris och Statistiska Centralbyrån (SCB) för KPI (Se [http://www.scb.se/sv/\\_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33772/33779/Konsumentprisindex-KPI/272151/](http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33772/33779/Konsumentprisindex-KPI/272151/) 2016-01-22).

Efterkontroll

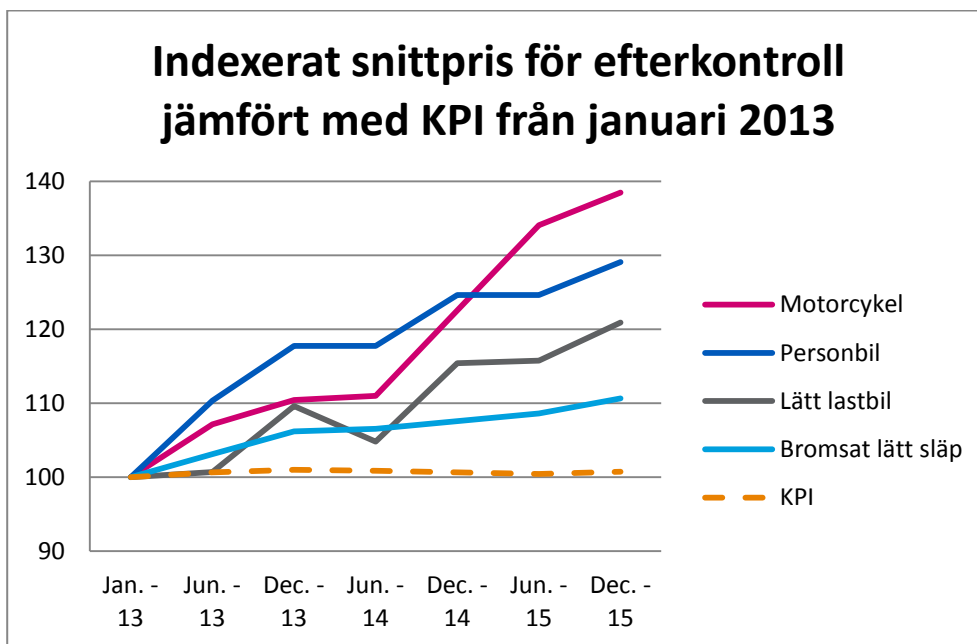
Figur 6 och 7 visar hur snittpriset för efterkontroll av kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2013. Vi har följt snittpriset sedan januari 2013, vilket är anledningen till att det är startpunkten i figurerna.

Figur 6. Utvecklingen av snittpriset från 2013 för en efterkontroll av utvalda fordonskategorier i hela landet.



Under 2015 har höjda listpriser lett till ökat snittpris för samtliga undersökta besiktningstjänster. Störst har ökningen varit för motorcykel med en ökning på över 13 procent.

Figur 7. Indexerad prisutveckling för efterkontroll jämfört med konsumentprisindex<sup>13</sup> från januari 2013.



Prisutvecklingen för efterkontroll av de undersökta besiktningstjänsterna har varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället.

<sup>13</sup> Källa: Transportstyrelsen för snittpris och Statistiska Centralbyrån (SCB) för KPI (Se [http://www.scb.se/sv/\\_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33772/33779/Konsumentprisindex-KPI/272151/](http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Priser-och-konsumtion/Konsumentprisindex/Konsumentprisindex-KPI/33772/33779/Konsumentprisindex-KPI/272151/) 2016-01-22).

### 4.3 Ingen teknikutveckling hos besiktningföretagen

Transportstyrelsen föreskriver om minimikrav på den tekniska kontrollutrustning och kontrollmetoder som besiktningföretagen ska använda vid en besiktning. Våra stickprovsbesök har inte visat att besiktningföretagen ligger över denna miniminivå eller bedriver någon egen systematisk teknikutveckling.

Transportstyrelsen har under året haft ett remissförfarande om ändringsföreskrifter om utrustningsföreskrift och kontrollbesiktning, TSFS 2015:18 med ikraftträdande 1 juli 2015. För avsnittet om bromskontroll tunga fordon gäller ikraftträdande 1 januari 2016. Dessutom har vi publicerat ändringsföreskrift TSFS 2015:56 om kontrollbesiktning vilken träder i kraft 1 januari 2016. Branschen har inför ikraftträdandet av föreskriftsförändringarna aviserat att de inte har förmåga att i tid uppdatera mjukvara i utrustningar samt verktyg för inrapportering till Transportstyrelsen. Detta har resulterat i ansökningar om dispenser i slutet av 2015, vilka vi har beviljat.

### 4.4 Fler besiktningstationer och fler tekniker ger ökad tillgänglighet

**Antalet besiktningstationer har ökat med 64 stycken under året och antalet verksamma tekniker har ökat. Antalet morgonöppna stationer har minskat och antalet kvällsöppna stationer har ökat under 2015, skillnaderna är dock små. Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska.**

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 samt tidsmässig tillgänglighet och öppettider. Vi följer också hur många besiktningstekniker som verkar på marknaden som en sekundär indikator på tillgänglighet.

## Geografisk tillgänglighet – Lätta fordon

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2015 jämfört med föregående år. Under året har antalet besiktningstationer för lätta fordon ökat från 380 till 444, vilket motsvarar en ökning med nästan 17 procent. 19 av 21 län har fått fler stationer jämfört med 2014. Samtliga län har fått fler besiktningstationer sedan omregleringen 2010. Den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningstationer i glesbygd har inte besannats.

Tabell 4. Antal besiktningstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2015. Gröna siffror visar en ökning jämfört med föregående år.

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

Källa: Swedac.

Besiktningföretaget ClearCar AB har fortsatt valt att etablera stationer i kommuner som tidigare saknade besiktningstation. Exempel på sådana kommuner är Eda, Gnesta, Gnosjö och Nykvarn.

### Geografisk tillgänglighet – Tunga fordon

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2015 jämfört med föregående år. Under året har antalet besiktningstationer för tunga fordon ökat från 155 till 160, vilket motsvarar en ökning med drygt tre procent. Sedan omregleringen 2010 har 14 nya stationer öppnats i tio 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 2015. Gröna siffror visar en ökning jämfört med föregående år.

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

Källa: Swedac.

### Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider månadsvis via besiktningföretagens hemsidor. Det finns i dagsläget ingen station som öppnar före klockan 06:00 eller stänger efter klockan 22.00. Vi har valt att presentera öppettiderna fyra gånger per år, se tabell 6-8. I tabellerna finns endast ordinarie öppettider med och stationer som varit öppna varje vecka i månaden. Det betyder att stationer som är öppna någon eller några helgdagar i månaden inte är med i tabellerna.

Vi har inte kunnat följa tillgängligheten för besiktning av fordon i kategori 3 (övriga fordon) eftersom de i regel besiktas hos kunden av resande besiktningstekniker. Därför påverkas inte tillgängligheten till besiktning av stationernas öppettider. Exempel på övriga fordon är skogs- och jordbrukstraktorer. De här fordonen ägs till övervägande del av juridiska personer.

### Besiktningstationer öppna före klockan 7

Från december 2014 till december 2015 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 minskat marginellt, se tabell 6.

Tabell 6. Antal stationer som har öppet före 07:00 december 2014 till och med 2015. Gröna siffror visar en ökning och röda en minskning 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		

### Besiktningstationer öppna efter klockan 18

Från december 2014 till december 2015 har antalet stationer som håller öppet efter klockan 18:00 ökat marginellt, se tabell 7.

Tabell 7. Antal stationer som har öppnat efter 18:00 december 2014 till och med 2015. Gröna siffror visar en ökning och röda en minskning 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		



### Antalet lördagsöppna stationer har minskat

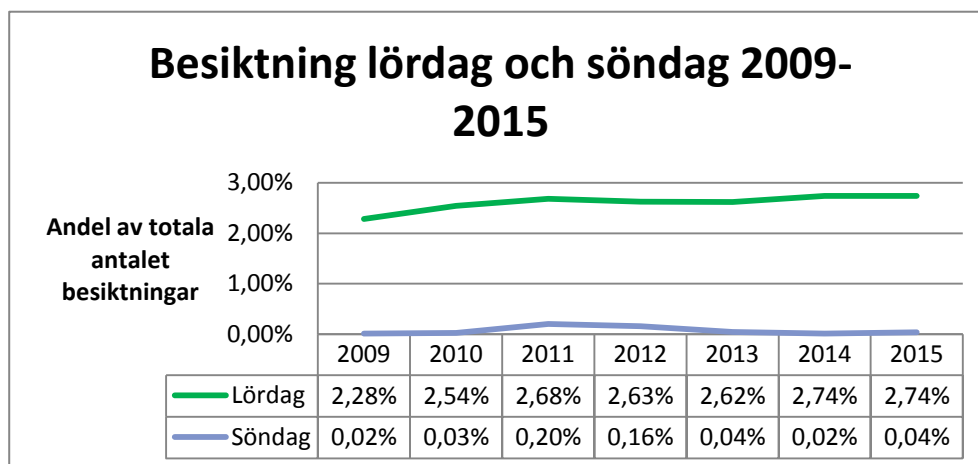
Från december 2014 till december 2015 har antalet lördagsöppna stationer minskat med över 8 procent. Inga stationer är kontinuerligt söndagsöppna, se tabell 8.

Tabell 8. Antal lördags- och söndagsöppna stationer december 2014 till och med 2015. Gröna siffror visar en ökning och röda en minskning 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

Under 2015 var den andel av besiktningsrapporterna som företagen rapporterade på lördagar lika stor, och på söndagar dubbelt så stor, som föregående år. Andelen är dock fortsatt låg, se figur 8.

Figur 8. Besiktningsrapporterade lördag och söndag 2009-2015.



Normalt har stationerna i glesbygdskommuner öppet vardagar mellan kl. 07:00 och 16:00. 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 företag har ambulerande besiktningstekniker med utökad behörighet som ansvarar för registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning på ett flertal stationer. Det finns en risk att den tidsmässiga tillgängligheten äventyras ju fler stationer en sådan

tekniker betjänar samtidigt som den geografiska tillgängligheten ökar. Antalet stationer som erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar är 2015 cirka 190 stycken enligt Swedac. Det ska jämföras med cirka 170 stycken 2014.

### Antal verksamma tekniker har ökat under 2015

Transportstyrelsen följer utvecklingen av antalet verksamma tekniker över tid genom att begära in uppgiften från besiktningsföretagen månadsskiftet juni-juli varje år. Vid halvårsskiftet 2015 verkade 1968 tekniker på marknaden. 159 av dessa är tekniker med utökad behörighet som får utföra bland annat registreringsbesiktningar. Det betyder att antalet verksamma tekniker har ökat under 2015 jämfört med tidigare år, se figur 9.

Figur 9. Antal verksamma besiktningstekniker.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

## 5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

**Transportstyrelsens viktigaste verktyg i tillsynen och marknadsövervakningen är avrapportering. Resultat från tillsynen återkopplas till såväl fordonsbesiktningsbranschen som Swedac och även intern inom Transportstyrelsen. Swedac återkopplar till oss vilka eventuella krav på åtgärder de ställer på besiktningsföretagen.**

Vi skickar rapporter från våra stickprovsbesök till såväl Swedac som aktuellt besiktningsföretag. I rapporten redovisar vi alla avvikelser och även hur många besiktningar vi följt. Swedacs bedömningsområdesexpert (BOE) återkopplar till oss om vilka eventuella åtgärder de vidtagit med anledning av rapporten. Det ska i detta sammanhang förtydligas att Transportstyrelsen saknar mandat att kräva åtgärd av besiktningsföretagen. Inför stickprov av besiktningsföretag går vi igenom Swedacs återkoppling.

Erfarenheterna från tillsyns- och marknadsövervakningsarbetet återförs internt inom Transportstyrelsen till både regelgivande enhet och vägtrafikregistret. Frekvensen på återrapporteringen varierar, allt efter behov.

Samverkansmöten i den form som funnits sedan omregleringen 2010 har inte genomförts under 2015. Aktörerna uttryckte under senare delen av 2014 önskemål om förändring av mötesformerna till att hållas i mindre konstellationer. Under 2015 har två frågor hanterats i mindre mötesform, ett möte om registerfrågor och ett möte om identifieringsmärkning av fordon. Den förstnämnda frågan har hanterats i såväl ett fysiskt som ett digitalt möte.

### 5.1 Utfall av 2015 års fokusområden

I rapporten om fordonsbesiktningsmarknaden 2014<sup>14</sup> uttryckte vi fokusområden för vårt arbete under 2015.

Detta har hänt:

- Vi har gått igenom de kundklagomål som kommit in till oss och till Swedac för att studera fordonsägarnas upplevelse av omregleringen. Utifrån det kan vi konstatera att klagomålen berör enskilda bedömningar vid besiktningen och besiktningsföretagens kundvård snarare än själva omregleringen.
- Vi har påbörjat ett arbete för att vidareutveckla vår tillsynsdatasystem.

<sup>14</sup> Transportstyrelsen, Diarienummer: TSV 2014:1445 och [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

## 6 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att snittpriset stigit under året. I och med omregleringen fanns en oro att priserna skulle stiga mer i glesbygd, vilket vi inte kunnat se hittills. Den geografiska tillgängligheten har ökat i form av att det har öppnat flera stationer, men det har inte skett någon större förändring vad gäller den tidsmässiga tillgängligheten (öppetider). Farhågan om sämre tillgänglighet i glesbygd i form av färre stationer har inte besannats. Antalet besiktningstekniker är fler jämfört med 2014.

Våra stickprovsbesök visar att de företag som verkar på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en jämbördig regelefterlevnad i besiktningensarbetet på sina besiktningar. Ett förbättrat analysverktyg kan ge oss förutsättningar för mer djupgående analyser. Alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon.

De stickprovskontroller som sker ger liten uppfattning om kvalitén i besiktningensarbetet om fordon underkänns eller godkänns korrekt.

Ett förändrat bemyndigande utöver stickprovskontroller och rapportering till ackrediterande myndighet skulle kunna förbättra Transportstyrelsens förutsättningar att följa marknaden.

Vi har inte noterat någon systematisk teknikutveckling av kontrollutrustning eller kontrollmetoder.

## 7 Rekommendationer

För besiktningensföretagen är det känt att alla tekniker inte genomför alla kontroller på samtliga fordon. Detta har både Transportstyrelsens och Swedacs tillsyn visat. Vi anser att det finns utvecklingspotential i frågan om såväl regelefterlevnad som fordonsägarens rätt att få en fullgod tjänst. Det är positivt om besiktningensföretagen själva verkar för att förtroendet för fordonsbesiktningensbranschen kvarstår på en omreglerad marknad.

Genomför inte branschen kraftfulla förtroendeskapande åtgärder för att vidmakthålla fordonsägarnas förtroende för besiktningensverksamheten kan det finns behov av förändringar i mandat till Transportstyrelsen för att möjliggöra exempelvis referensbesiktning.

Vi föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas.

Transportstyrelsen behöver ett utökat bemyndigande för att kunna använda verktyg som följer av det kommande EU-direktivet, 2014/45/EU.

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

## **8 Transportstyrelsens arbete 2016**

Transportstyrelsen behöver arbeta fram nya metoder för att fullgöra sitt uppdrag. Bland annat för att följa hur marknaden fungerar för besiktningstyperna kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktning.