

Fordonsbesiktningens marknaden 2019

Fler besiktningstationer, färre besiktningstekniker och ökad produktivitet.



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Enheten för teknik väg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2019:5741
ISBN
Författare Peter Holmlund och Thomas Svensson
Månad År September 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av fordonsbesiktningensmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver främst utvecklingen under 2019, men beskriver även utvecklingen över tid sedan omregleringen. Alla siffror och uppgifter 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 fordonsbesiktningensbranschen.

Borlänge, september 2020

Pär Norling
Chef enhet teknik väg

Innehåll

FÖRORD	3
1 SAMMANFATTNING	7
2 TRANSPORTSTYRELSEN SKA KONTROLLERA ATT BESIKTNINGSVERKSAMHETEN FUNGERAR VÄL	8
3 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	8
3.1 Besiktningföretagen genomförde 5,59 miljoner besiktningar.....	8
3.2 Kontrollbesiktning av lätta fordon är den vanligaste besiktningen.....	9
3.3 Ett besiktningföretag mindre och ett utbildningsföretag mer	10
3.4 Tre stora företag, två halvstora och resten små	11
3.5 Marknadskoncentrationen har minskat på grund av ökad konkurrens men är fortsatt måttlig	12
3.6 Produktiviteten har ökat med 3,7 procent under året men har minskat sedan 2015	14
3.7 Svårbedömda miljökonsekvenser av Transportstyrelsens ändrade föreskrifter	15
3.8 Upplevd inlåsnings effekt vid återcertifiering av besiktningstekniker.....	17
4 TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING AV BESIKTNINGSVERKSAMHETEN	18
4.1 Fler fordon godkänns vid kontrollbesiktning	19
4.2 Förändrade krav vid miljökontroller.....	23
4.3 Få hybridfordon kontrolleras avseende miljö.....	23
4.4 Besiktningföretagen hanterar gasdrivna fordon olika.	24
4.5 Få bussar underkänns i Göteborgsområdet.	25
4.6 Besiktningföretagen rapporterar ibland brandskyddskontroll för buss felaktigt.....	27
4.7 Erfarenheter från registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.....	27
4.8 Blandad prisutveckling på marknaden.....	29
4.8.1 Kontrollbesiktningpriserna har ökat mer än konsumentprisindex (KPI)	30
4.8.2 Efterkontrollpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI)	32
4.9 Blygsam teknikutveckling.....	33
4.10 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningstationer men färre tekniker	34
4.10.1 Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat med knappt 7 procent.....	35
4.10.2 Sex besiktningstation för tunga fordon har öppnat.....	36
4.10.3 Besiktningstationernas öppettider mötte kundernas önskemål	37
4.10.4 Antalet besiktningstekniker har minskat med 2,9 procent.....	39

5	AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER.....	40
6	UTFALL AV 2019 ÅRS FOKUSOMRÅDEN	40
7	VÅRT ARBETE 2020.....	40
8	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	40

1 Sammanfattning

Fordonsbesiktningensmarknaden omreglerades i Sverige 1 juli 2010. Efter drygt nio år fungerar själva besiktningensverksamheten i stort sett på samma sätt som innan omregleringen.

Under 2019 ser vi följande utveckling:

- Ett besiktningensföretag har lämnat marknaden och ett utbildningensföretag trätt in.
- Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Koncentrationen har totalt sett över tid minskat på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens.
- Produktiviteten har ökat med 3,7 procent.
- På 50 000 hybridfordon sker ingen miljökontroll avseende emissioner. Hybridfordon är fordon som använder två eller flera kraftkällor.
- Angående bussbesiktningar i Göteborg. Transportstyrelsen har tillsammans med besiktningensföretag, Polisen och Västtrafiken fortsatt fokus på vad som kan påverka uppmärksammade skillnader mellan regionen och övriga Sverige beträffande underkännandefrekvens av bussar.
- Felaktigt underkända besiktningar när besiktningensföretag och besiktningstekniker ställer fel krav vid kontrollen. Det orsakar fordonsägarna kostnader i form av onödiga reparationer och ombesiktningar.
- Prisutvecklingen har varit blandad. Priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll har priserna ökat mer än KPI för motorcyklar och minskat för personbilar, lätta lastbilar och bromsade lätta släp.
- Teknikutveckling inom besiktningensverksamheten är liten. Besiktningensföretagen hänvisar bland annat till att Transportstyrelsens föreskrift fungerar som miniminivå för kontrollutrustning och metoder.
- Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har ökat från 500 till 533 under 2019, en ökning med knappt 7 procent.
- Antalet verksamma besiktningstekniker har minskat från 1994 till 1 936, vilket motsvarar minus 2,9 procent.

Vidare bör Transportstyrelsen överväga att arbeta bort mopedbesiktning i regelverket.

2 Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl

Regeringen omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden 1 juli 2010. I samband med det fick Transportstyrelsen 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).

Orden *fungerar väl* i lagen tolkar vi som att besiktningensverksamheten ska fungera minst lika bra som innan omregleringen. I begreppet lägger vi också in att verksamheten lever upp till fordonsägarnas och samhällets ändrade förväntningar över tid.

Vi har sedan 2011 publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningensmarknaden. Tre gånger per år publicerar vi dessutom korta PM om utvecklingen på marknaden. Vi publicerar även underkännandestatistik varje kvartal och statistik över besiktningensföretagens marknadsandelar varje månad. Alla publikationer ligger på vår webbplats, transportstyrelsen.se.

3 Fordonsbesiktningensmarknaden

Under 2019 har ett besiktningensföretag lämnat och ett utbildningensföretag trätt in på marknaden. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat och produktiviteten har ökat med 3,7 procent under året men har minskat sedan 2015.

3.1 Besiktningensföretagen genomförde 5,59 miljoner besiktningar

Besiktningensföretagen genomförde 5,59 miljoner besiktningar under 2019 vilket är en ökning med mindre än 2 procent jämfört med 2018 då företagen genomförde 5,58 miljoner besiktningar. Anledningen till att antalet besiktningar varierar något från år till år beror på flera saker. Bland annat på att antalet nyregistrerade och skrotade fordon varierar, antal fordon som är i trafik samt hur många fordon som blir underkända och behöver en ombesiktning.

3.2 Kontrollbesiktning av lätta fordon är den vanligaste besiktningen

Det finns fyra olika former av besiktningar: 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 2019. 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 det aktuella länet. I Sverige är det myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) som genomför ackrediteringen. Swedac ställer följande krav på att besiktningsföretagen:

- har rätt kompetens
- är oberoende
- har gott anseende
- har besiktningstekniker som är certifierade för sin uppgift.

Swedac har även till uppgift att ackreditera de certifieringsorgan som certifierar besiktningstekniker.

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	
Kiwa Inspecta AB			X
Opus Bilprovning AB	X	X	X
Rise SMP Maskinprovning AB			X
Ystad Bilbesiktning AB	X	X	
Totalt antal företag (2018 års siffror inom parentes)	8 (8)	6 (6)	4 (5)

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

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den största delmarknaden sett till antalet utförda besiktningar. Den delmarknaden utgör 94 procent av den totala marknaden. Kontrollbesiktning av lätta fordon är också den typ av besiktning som berör flest enskilda fordonsägare. Därför koncentrerar vi den största delen av vår marknadstillsyn och marknadsövervakning på den.

3.3 Ett besiktningföretag mindre och ett utbildningsföretag mer

Maskinprovning Väst AB har lämnat besiktningensmarknaden

Under året har Maskinbesiktning Väst AB valt att på egen begäran dra tillbaka sin ackreditering för att besikta fordon i kategorin övriga fordon. Företaget har inte varit särskilt aktivt; sedan starten 2018 har det endast besiktat ett fordon. 31 december 2019 är fyra företag verksamma i det här marknadssegmentet.

Övriga fordon är 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.

Ett nytt certifieringsföretag har blivit ackrediterat

Företaget Verkstad och Besiktningsteknik i Mälardalen AB har blivit ackrediterat av Swedac för att certifiera besiktningstekniker för kontrollbesiktning. Det innebär att tre företag nu är ackrediterade för den verksamheten i Sverige.

3.4 Tre stora företag, två halvstora och resten små

Tre företag dominerade marknaden: Svensk Bilprovning och dess utsålda delar Besikta och Opus. Carspect och Dekra fortsatte att ta marknadsandelar samtidigt som de mindre företagen behöll sina andelar, se Tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Tabell 2. Besiktningföretagens marknadsandelar.

Besiktningföretag	2018	2019
AB Svensk Bilprovning	26,80 %	25,57 %
Besikta Bilprovning i Sverige AB	25,19 %	23,99 %
Carspect AB	12,82 %	14,36 %
DEKRA Automotive AB	8,64 %	10,33 %
Fordonsprovorna i Kungälv AB	0,16 %	0,16 %
Fordonsprovorna i väst AB	0,17 %	0,16 %
Kiwa Inspecta AB	0,02 %	0,02 %
Maskinbesiktning Väst AB	0 %	0 %
Opus Bilprovning AB	25,88 %	25,07 %
Rise SMP Svensk Maskinprovning AB	0,09 %	0,11 %
Ystad Bilbesiktning AB	0,23 %	0,23 %

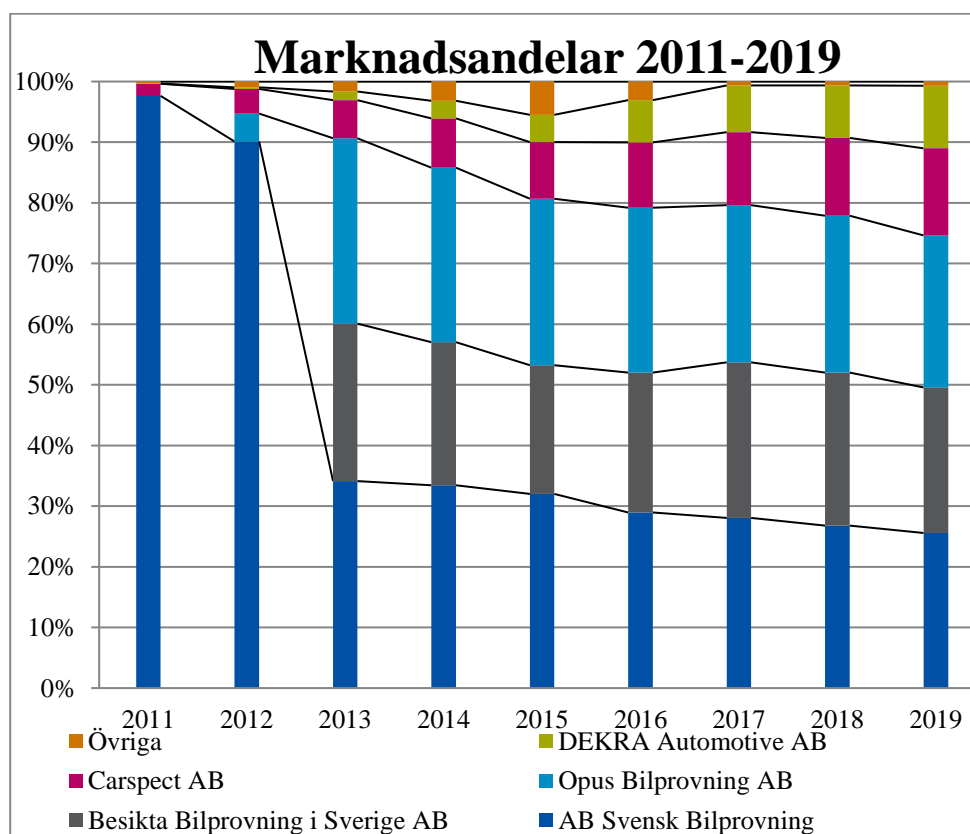
3.5 Marknadskoncentrationen har minskat på grund av ökad konkurrens men är fortsatt måttlig

Under åren 2011 till och med 2019 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 besiktningsstationer av ClearCar AB.

Under övriga år beror förändringarna i marknadsandelar enbart på konkurrens mellan företagen.

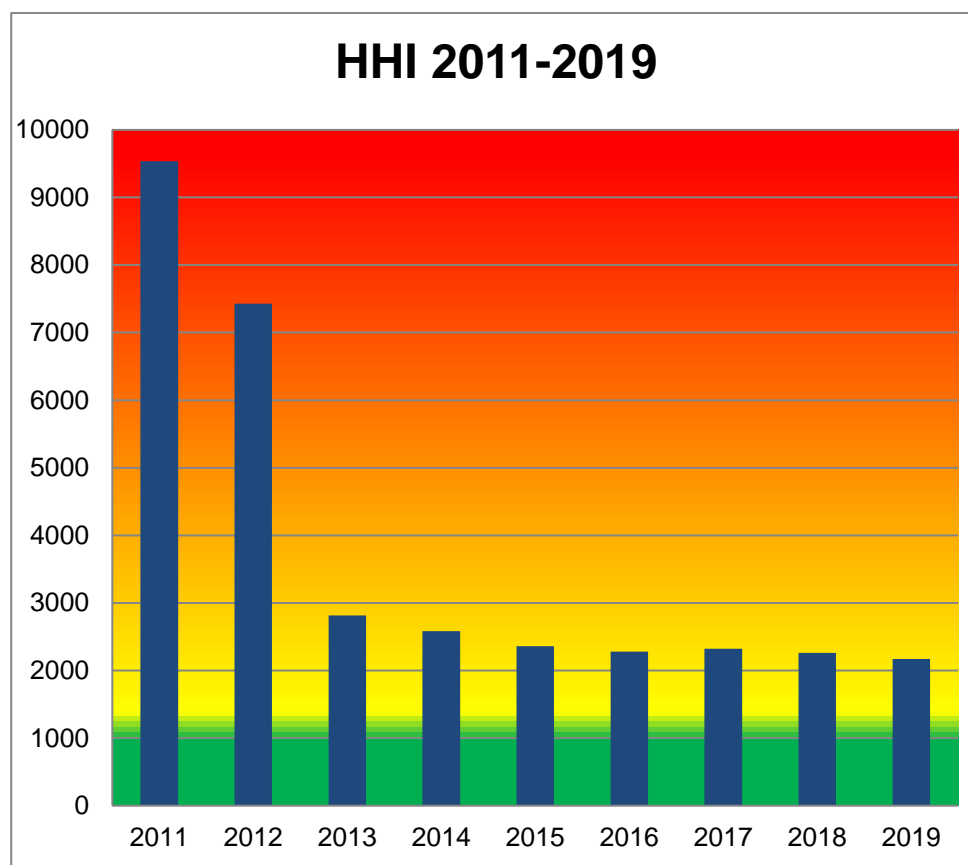
Figur 1. Marknadsandelar 2011-2019



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 minskat något på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens. HHI har minskat från 2262 år 2018 till 2171 år 2019. Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Se Figur 2.

Figur 2. HHI 2011-2019



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 %.

$$HHI = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$$

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>.

3.6 Produktiviteten har ökat med 3,7 procent under året men har minskat sedan 2015

Transportstyrelsen begär sedan 2014 in uppgifter om antalet besiktningstekniker från besiktningföretagen. Tillsammans med uppgiften om den totala mängden utförda besiktningar ger det oss en möjlighet att på ett övergripande sätt följa produktivitetsförändringar i besiktningensbranschen över tid. Vid halvårsskiftet 2019 arbetade 1 936 tekniker hos besiktningföretagen vilket kan jämföras med 1 994 år 2018. Teknikerna ägnade i genomsnitt 94,7 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se Tabell 3. Procentsatsen bygger enligt besiktningföretagen delvis på uppskattningar. Resten av tiden ägnade teknikerna åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. De 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. Under 2019 har antalet besiktningstekniker minskat samtidigt som antalet besiktningar ökat. Kvoten mellan antalet besiktningar och antalet tekniker har däremot ökat vilket indikerar att produktiviteten ökat då varje besiktningstekniker i genomsnitt utför fler besiktningar, se Tabell 3. Resonemanget tar inte hänsyn till att det tar olika lång tid att utföra olika besiktningar. Exempelvis går det snabbare att utföra en efterkontroll på en lätt släpvagn än en komplett kontrollbesiktning av en tung buss. Det stora antalet besiktningar gör dock att denna faktor inte påverkar jämförelsen mellan olika år.

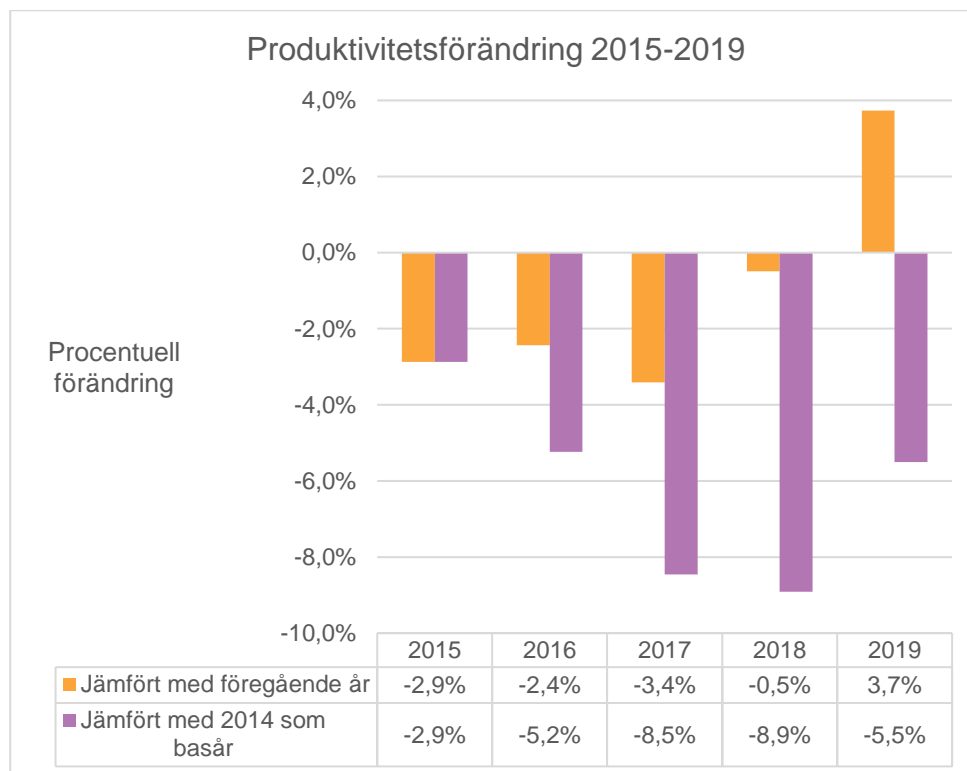
Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal tusen besiktningar	5 870	5 860	5 750	5 810	5 580	5 590
Antal tekniker	1 921	1 968	1 975	2 066	1 994	1 936
Procent av arbetstiden för föreskrivna besiktningar	93,0	93,3	93,5	93,5	93,5	93,0
Antal besiktningar per tekniker	3 286	3 191	3 114	3 008	2 993	3 105

Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

Utifrån ovanstående resonemang så har produktiviteten gått ner sedan 2015, se Figur 3. Att ökad tillgänglighet leder till en minskad produktivitet är inte förvånande.

Figur 3. Produktivitetsförändring 2015-2019



Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

3.7 Svårbedömda miljökonsekvenser av Transportstyrelsens ändrade föreskrifter

Den 20 maj 2018 ändrade Transportstyrelsen flera av sina kontrollbesiktningföreskrifter. Föreskriftsändringarna inom miljöområdet kritiserades från flera håll. Därför bestämde regeringen att Transportstyrelsen tillsammans med Naturvårdsverket skulle analysera klimat- och miljöeffekter av nuvarande föreskrifter om kontrollbesiktning jämte annan reglering som rör kontroll av motorfordon, inklusive de ändringar som genomförts.

Myndigheterna tog hjälp av IVL Svenska Miljöinstitutet och hösten 2019 redovisade de sin analys. Den visar att de skattade utsläppseffekterna av de genomförda regeländringarna är små, i de allra flesta fall i storleksordningen 1 procent eller mindre. De största utsläppseffekterna gäller kolväten och kolmonoxid.

Osäkerheten i analysen är stor, dels beroende på brister i metoderna, dels beroende på begränsad kunskap om enskilda fordons miljöprestanda i trafik före respektive efter reparation. Analysen visar också på en korrelation mellan utsläpp av kolväten och utsläpp av kolmonoxid. Det innebär att en stor del av de fordon som nu blir godkända mot de nya gränsvärdena för kolväten, men som skulle ha underkänts med de gamla gränsvärdena, ändå kommer att underkännas mot andra oförändrade gränsvärden vid kontrollen. De två metoder som IVL använt i sin analys ger mycket varierande resultat avseende regeländringarnas effekt på utsläpp av kolmonoxid, där resultatet skiljer upp till tio gånger mellan metoderna. Transportstyrelsens och Naturvårdsverkets bedömning är därför att de genomförda regeländringarnas miljö- och hälsoeffekter inte närmare kan kvantifieras. Gällande utsläpp av kväveoxider och partiklar visar analysen att vissa av kravändringarna potentiellt leder till utsläppsökningar medan vissa av kravändringarna leder potentiellt till utsläppsminskningar. Om den samlade potentiella utsläppseffekten vad gäller kväveoxider och partiklar är i form av en ökning eller en minskning är osäkert, men de ändrade reglerna för kontrollbesiktning bedöms inte påverka förutsättningarna att uppnå Sveriges åtaganden enligt EU:s takdirektiv för luft. Också för växthusgaser ger de olika metoderna stora skillnader i resultat och osäkerheten är betydande, men utsläppsförändringen är liten.

Vidare föreslår myndigheterna att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att i samverkan med berörda myndigheter närmare utreda följande möjliga förändringar i den svenska lagstiftningen:

- ett förbud mot försäljning och saluföring av utrustning för manipulering,
- en skärpning av sanktioner för överträdelse av förbud mot försäljning, tillverkning och användning av utrustning för manipulering,
- att avgasreningsslagen breddas i fråga om vad som anses vara manipulering av avgasrening.

Rapporten från myndigheterna heter ”Analys av klimat- och miljöeffekter av förändrade kontrollbesiktningsregler för motorfordon” och finns på vår hemsida transportstyrelsen.se (diarienummer TSG 2018-4049) samt på Naturvårdsverkets hemsida naturvardsverket.se (diarienummer NV-06441-18).

3.8 Upplevd inlåsningseffekt vid återcertifiering av besiktningstekniker

I Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2018 skrev vi om den inlåsningseffekt som besiktningensföretagen upplevde vid återcertifiering av besiktningsteknikerna.

Swedac har under 2019 tagit kontakt med Transportstyrelsen i frågan om branschens upplevda inlåsningseffekter. Swedac's uppfattning är att det inte finns några hinder att byta certifieringsorgan under förutsättning att relevant information och resultat från examinationer överförs från det gamla certifieringsorganet till det nya för att säkerställa spårbarheten.

Under 2019 har frågan om möjligheten till ömsesidigt informationsutbyte vid återcertifiering diskuterats vid flera möten med branschen, Swedac berättar att ömsesidigt informationsutbyte varit möjligt för andra branscher men detta har inte tillämpats inom branschen fordonsbesiktning. Vid ett möte i juni 2019 mellan Transportstyrelsen, Swedac och certifieringsföretagen togs frågan åter upp. Frågan om den upplevda inlåsningseffekten har inte funnit någon lösning under 2019.

Under senare delen av 2019 informerade Swedac certifieringsorganen via mail att myndigheten inte motsätter sig återcertifiering av annat certifieringsorgan än det som utfört grundcertifieringen under förutsättning att:

Vid flytt av certifikat mellan certifieringsorgan behöver det mottagande certifieringsorganet få tillgång till dokumentation, det vill säga relevant underlag för det aktuella certifikatet. Detta inklusive resultat från examinationer som säkrar att kompetenskraven i Transportstyrelsens föreskrift är uppfyllda.

Ett överlämnande av information måste även ta hänsyn till vissa sekretessaspekter. Det gäller både mot den certifierade som skall få sin information flyttad, men inte minst utfall av kompetensbedömningar. Dessa bedömningar är ofta en företagshemlighet och av stort ekonomisk värde för certifieringsorganet.

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. Under 2019 har vi utöver att samla information om marknadens funktion genomfört 4 stationsbesök och 23 administrativa stickprovskontroller.

Utifrån fordonslagens krav utför Transportstyrelsen stickprovskontroller. Ett stickprov kan omfatta allt ifrån samtliga besiktningensföretag till ett enskilt företag eller en enskild besiktningensstation. Fordonsägarna påverkas negativt av besiktningensföretagens mindre bra tillämpningar och tolkningar av gällande föreskrifter avseende kravuppfyllelse och bedömningar av brister. Dessa felaktiga krav eller felaktiga bedömningar vid besiktningar orsakar fordonsägarna merkostnader i form onödiga reparationer och kontroller.

Vi gör stickprovskontroller antingen i form av administrativa kontroller i våra register eller i form av ett fysiskt stationsbesök hos besiktningensföretagen. Ett administrativt stickprov kan vara granskning av besiktningensprotokoll efter genomförd besiktning eller granskning av vad besiktningensföretagen rapporterar in till vägtrafikregistret efter avslutad besiktning.

Exempel på data som kan granskas är:

- besiktningensutfall,
- besiktningensdetaljer samt
- bedömningar och mätvärden.

Ett administrativt stickprov visar inte om besiktningsteknikern genomfört alla kontrollmoment, använt rätt metod men kan visa på eventuella bedömningsändringar, där förändring i bedömning kan leda till att fordon godkänns felaktigt eller underkänns på felaktiga grunder.

Vid stickprovskontroller på stationerna kan vi kontrollera om besiktningsteknikern:

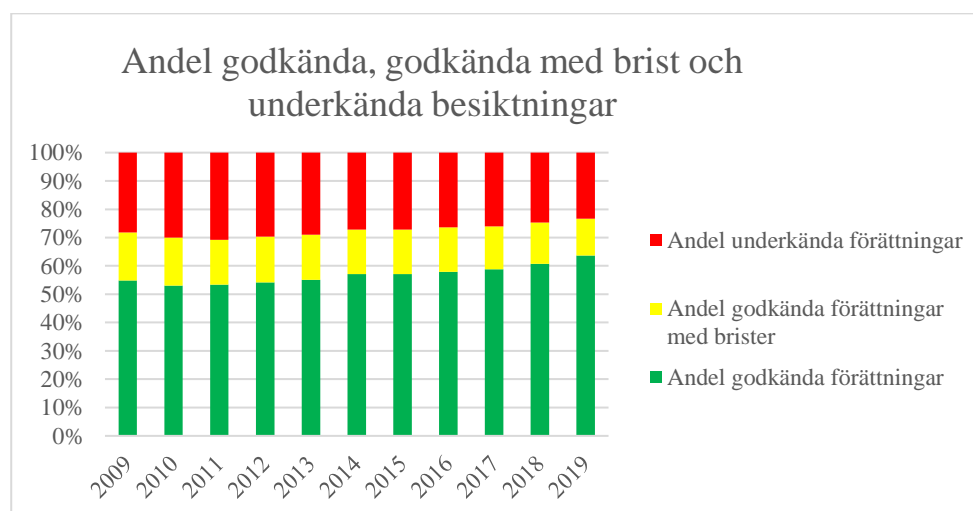
- genomför föreskrivna kontroller
- använder förskrivna kontrollmetoder
- bedömer brister enligt föreskrift
- underkänner eller godkänner fordonet korrekt.

Transportstyrelsens arbete med kontroll att besiktningensmarknaden fungerar väl inriktas i huvudsak mot marknadens funktion, inte i första hand de enskilda besiktningarna. Men enskilda kunders klagomål utgör en viktig kunskapskälla för att skapa oss en bild över hur marknaden fungerar. Klagomål och synpunkter som kommer till oss använder vi som underlag för de analyser vi gör. Vi tar även del av allmänhetens klagomål som hanteras av Swedac. Det ska betonas att besiktningensföretagen har uttalat att de gärna ser att kunderna vänder sig till dem i första hand och inte myndigheterna. Förfaringsättet att kunder enbart vänder sig till besiktningensföretagen kan påverka hur och om myndigheterna får vetskap om oklarheter finns i exempelvis föreskrifter. Besiktningensföretagen ska ha rutiner och system för omprövning av sina beslut. Detta har Transportstyrelsen föreskrivit om i föreskrift TSFS 2017:54 om kontrollbesiktning. Sker ingen förbättring av kundhanteringen kan ytterligare förändringar krävas.

4.1 Fler fordon godkänns vid kontrollbesiktning

Sedan 2011 har fler och fler fordon godkänts för varje år vid kontrollbesiktning. Vi har uppmärksammat viss förskjutning mellan besiktningar godkända och godkända med brist, andel godkända besiktningar har ökat. Se Figur 4.

Figur 4 Andel godkända, godkända med brist och underkända besiktningar 2009-2019

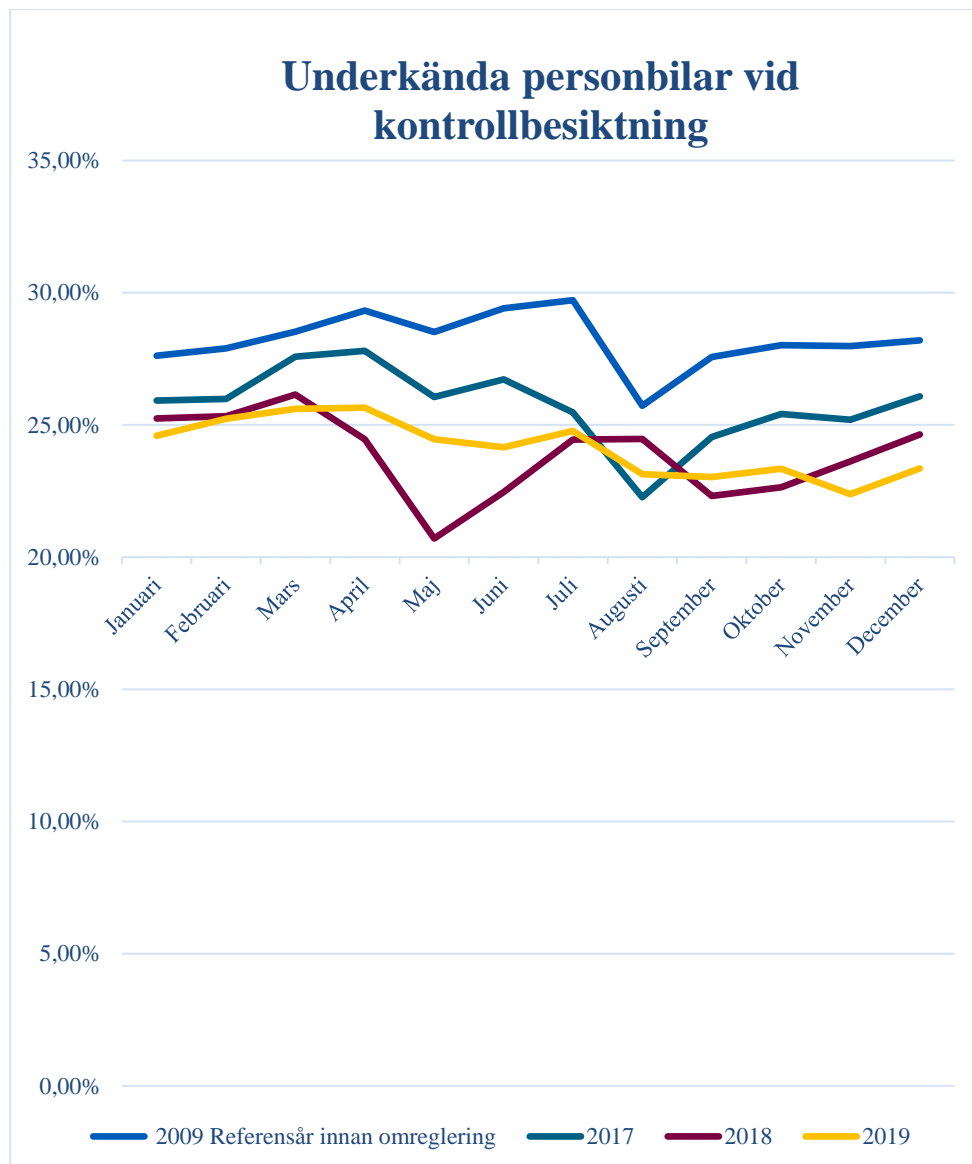


Godkända fordon med brist avser fordon vars brister anses vara av enklare art som inte kräver en ombesiktning.

Andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning

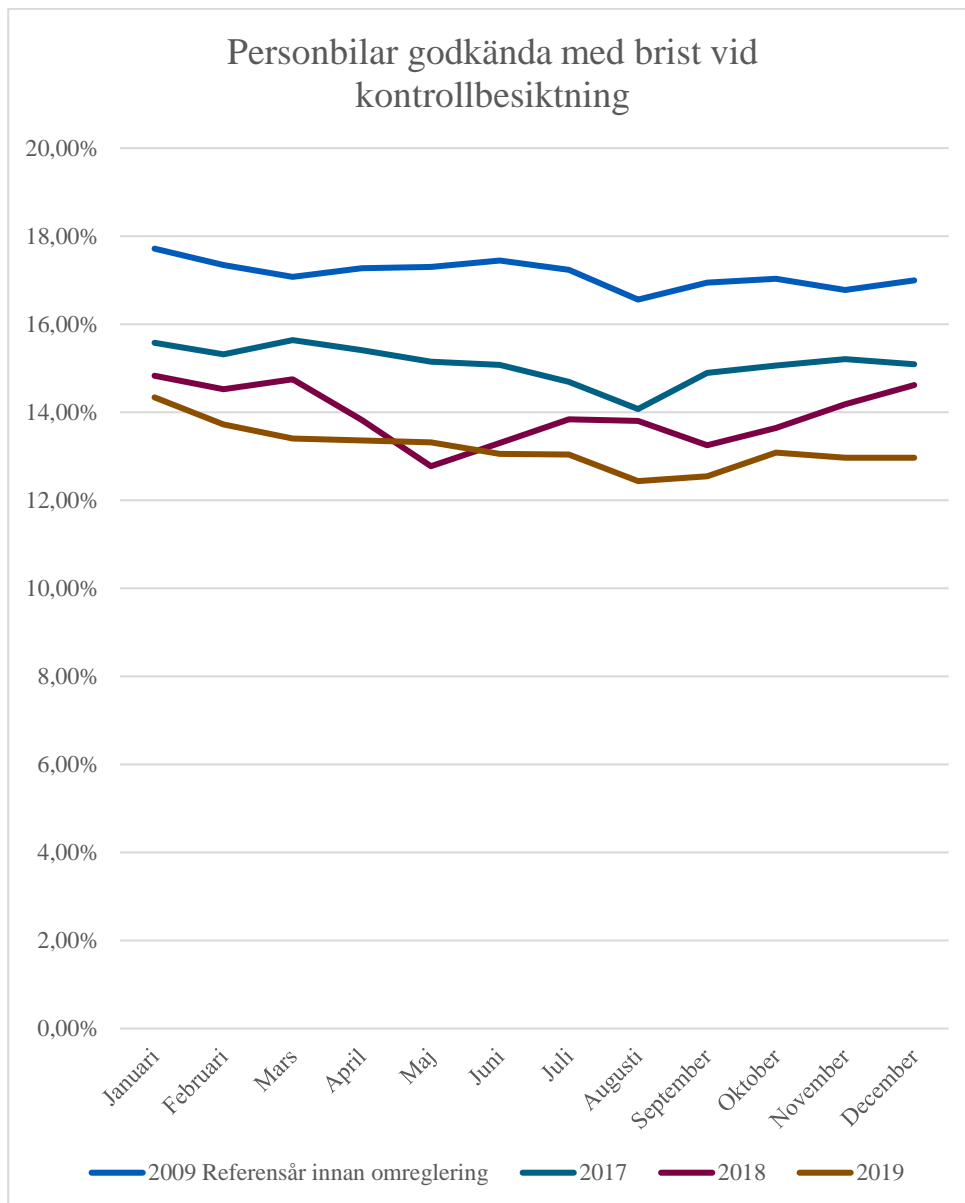
Figur 5 visar andelen underkända personbilar vid första kontrollbesiktning i hela landet per månad mellan 2017 till 2019. 2009 finns med som referensår då det visar det sista hela året innan marknaden omreglerades. 2018 avviker från övriga år då det är ett delat år då förändringar i föreskrifter började gälla 20 maj det året. Under 2019 har fördelningen avseende underkända fordon vid kontrollbesiktning åter antagit en liknande trend som föregående år men på en lägre underkännandenivå.

Figur 5 Andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning



Figur 6 visar andelen personbilar godkända med brist vid första kontrollbesiktning per månad mellan 2017 och 2019. 2009 är referensår från tiden innan omregleringen.

Figur 6 Andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning 2009, 2017, 2018 och 2019.

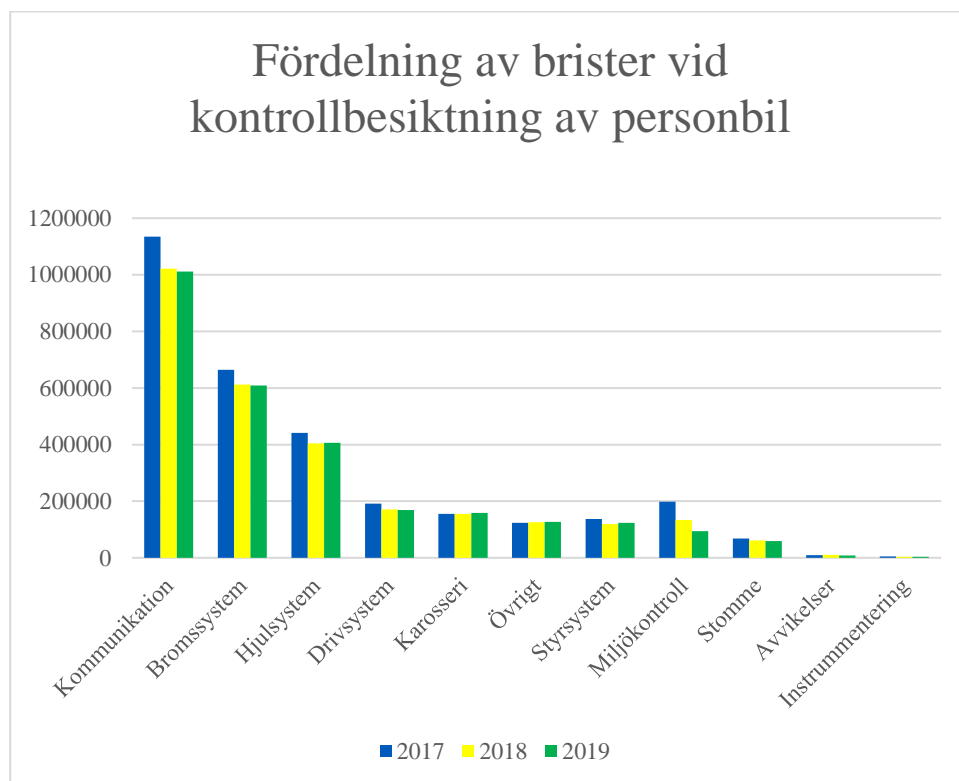


Godkänd med brist kallas också enkel brist/villkorstvåa och benämns ibland med 2x. Det är fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet utan krav på efterkontroll. Enkel brist är villkorad så att uppgår villkorstvåor till fem eller fler, alternativt att de samtidigt förekommer brister med besiktningsutfall underkänd eller körförbud krävs det en efterkontroll.

Brister i kommunikationssystemet är den vanligaste underkännandeorsaken

Kontrollbesiktning är en föreskriven periodisk kontroll föreskriven i fordonslagen och fordonsförordningen³. Den vanligaste anledningen till att fordon underkänns är brister i kommunikationssystemet, exempelvis belysningen. Se Figur 7. Under 2019 har vi följt hur genomförda förändringar i föreskrift om kontrollbesiktning 2018 har påverkat fördelningen av brister. Brister i system miljökontroll kommer nu på 8:e plats som vanligast brist vid kontrollbesiktning i jämförelse 4:e plats innan förändringar i föreskrift. Det har varit en nedåtgående trend sedan införande av förändrade krav i miljökontroller. Förändringar i föreskrift avser att det är det faktiska resultatet från miljömätning som gäller vid kontrollen, inte uppgiften från kontroll av lagrade felkoder i fordonets omborddiagnossystem (OBD) för att godkänna alternativt underkänna fordonet. OBD är ett system i fordonet som registrerar onormala driftsbetingelser.

Figur 7 Vanligaste bristerna vid kontrollbesiktning av personbil



³ Fordonslagen 2002:574 och Fordonsförordningen 2009:211.

4.2 Förändrade krav vid miljökontroller

Transportstyrelsen har uppmärksammat att fordon underkänts vid kontrollbesiktningens miljökontroll på felaktiga grunder. Det beror på att besiktningsföretagen har ställt felaktiga krav på fordonet. Det rör sig om ca 7-800 hundra besiktningar av fordon som blivit underkända på felaktiga grunder.

Dessa felaktigt underkända besiktningar orsakar tyvärr fordonsägarna kostnader i onödan i form av reparationer och prövning på ackrediterad verkstad alternativt reparation och förnyad kontrollbesiktning. Det är inte uteslutet att enskilda fordon kan ha blivit avregistrerade/skrotade av fordonsägarna när det ställts felaktiga krav på fordonen av besiktningsföretagen vid kontrollbesiktning.

Transportstyrelsen ändrade föreskriften om kontrollbesiktningar vid införande av "besiktningspaketet" 2014/45/EU med ikraftträdande maj 2018. Tidigare kunde kontroll av fordonets omborddiagnossystem (OBD) ersätta kontroll av avgasemissioner med motorn igång. Nu är kravet att avgasemissioner mäts i avgasröret med motorn igång. Detta i jämförelse med tidigare föreskrift där det fanns möjlighet att anmärka på felkoder i OBD utan att fordonet aktivt varnade för fel i avgasrening, alternativt att kontroll visade på avvikande kontrollerade avgasvärden eller att uppkoppling inte kunde ske. Förändringen av föreskriften avseende miljömätning har medverkat till att andelen underkända fordon har minskat. Felaktiga besiktningar har rapporteras till vägtrafikregistret som därmed innehåller felaktiga uppgifter även om aktuella fordon senare har erhållit ett godkänt rapporterat besiktningsutfall. Det är orimligt att vägtrafikregistret innehåller felaktiga uppgifter, som är tillgängligt för andra intressenter så som informationsförmedlare, försäkringsbolag, polismyndighet med flera, på grund av felaktiga inrapporterade besiktningar. Vi har i tillsynsämne påtalat behovet av rättelser med anledning av de felaktiga inrapporteringarna.

4.3 Få hybridfordon kontrolleras avseende miljö

Denna typ av fordon som har flera kraftkällor har ökat med åren från att först etableras på personbilar i slutet på 1990-talet. Numer finns hybridlösningar även för tunga fordon, då mestadels fordon för persontransport. Vi har uppmärksammat att föreskrivna miljökontroller uteblir på hybridfordon. Det är ca 50 000 fordon per år som inte genomgått/rapporterats för föreskrivna kontroller. Besiktningsföretagen hänvisar till ett äldre ställningstagande i sina tillämpningshandböcker att det inte varit/är så enkelt med kontroller på grund av fordonens konstruktion. Teknikutveckling i form av moderna hybridfordon har gått framåt medan motsvarande utveckling inom besiktningsbranschen för att genomföra kontroller inte utvecklats i motsvarande grad.

Det förekommer att vi uppmärksammar att miljökontroller sker på hybridfordon, vid fråga om orsaken till detta svarar branschen att ibland är energibehovet så stort i fordon att laddning sker varvid det är möjligt att genomföra föreskrivna miljökontroller alternativt att enskilda besiktningstekniker själva ställt frågor till fordonstillverkare. I första hand ska föreskrivna kontrollmetoder användas. Kan inte föreskrivna kontrollmetoder användas får i vissa avseende alternativa kontrollmetoder användas. Alternativa kontrollmetoder fråntar inte besiktningföretagen ansvaret att redovisa/rapportera mätvärden från kontrollerna.

4.4 Besiktningföretagen hanterar gasdrivna fordon olika.

Gasdrivna fordon har ett speciellt bränslesystem som bland annat innehåller en trycktank för komprimerad gas. Dessa fordon har vissa unika kontrollpunkter, bland annat kontroll av bränsletank för gas. Införande av möjlighet för fordonsägare att välja kontrollförfarande av bränsletank på fordonet har skapat många frågor bland annat från fordonsägare och verkstäder. Föreskrift ger fordonsägaren möjlighet att välja kontrollförfarande avseende kontroll av bränsletanken, antingen genom att kontrollera tanken hos en verkstad som intygar kontrollen alternativt att besiktningföretaget genomför kontrollen av bränsletank.

Besiktningföretagen hanterar kontroll av bränsletank för gas på olika sätt. Ett företag accepterar inte intyg utan genomför själva kontrollen. Andra företag ställer krav på intyg som kommer från särskilda verkstadsföretag som besiktningföretaget accepterar. Det finns besiktningföretag som har tagit fram en lista med accepterade företag medan andra företag accepterar intyg utfärdade av företag i närområdet. Även kostnaden för kontrollbesiktning av gasdrivna fordon varierar, se avsnitt om pris Kapitel 4.8. Swedac har i sin extra tillsyn av hur besiktningföretagen hanterar kontroll av bränsletank för gas konstaterat att branschen hanterar intygförfarande av bränsletank för gas på olika sätt. Swedac har inte ifrågasatt att branschens aktörer hanterar kontroll av bränsletank för gas på olika sätt, då samtliga aktörer enligt Swedac uppfyller de krav som följer av föreskrift och standard. Det är olyckligt för fordonsägarna att förutsättningarna för kontroll av bränsletank för gas är olika hos aktörerna på besiktningensmarknaden.

4.5 Få bussar underkänns i Göteborgsområdet.

Transportstyrelsen har fortsatt fokus på bussbesiktningar och särskilt bussbesiktningar i Göteborgsområdet. Vi har gjort stickprovskontroller på besiktningstationer i området och följt besiktningar och granskat dokumentationen. Då har vi uppmärksammat att det förekommer så kallade Trafiksäkerhetskontroller. En trafiksäkerhetskontroll är en tjänst som är en frivillig överenskommelse mellan fordonsägaren och besiktningföretagen men resultat från kontrollen rapporteras inte in till vägtrafikregistret. Information som framkommer vid dessa frivilliga tjänster är något som stannar mellan fordonsägaren och besiktningföretaget.

Besiktningföretagen hävdar att dessa kontroller sker på likartat sätt utifrån regelverk för kontrollbesiktning (periodisk kontroll) TSFS 2017:54.

Det varierar mellan besiktningföretagen hur trafiksäkerhetskontroller administreras. Två av besökta företagen bokar och genomför trafiksäkerhetskontroller medan ett tredje företag administrerar trafiksäkerhetskontroller utifrån om fordonet har brister vid kontrollbesiktningen eller inte. Om fordonet har brister görs den obligatoriska kontrollbesiktningen om till att vara en frivillig tjänst och rapporteras inte till vägtrafikregistret. Utebliven rapportering av frivilliga besiktningar när fordon har brister som inte skulle passera en godkänd kontrollbesiktning utan föreläggande om åtgärd, ger ingen information om fordonets skick avseende trafiksäkerhet till vägtrafikregistret.

Frivillig trafiksäkerhetskontroll är i jämförelse med Polisens flygande inspektioner frivillig och inplanerad. Det betyder att inför en frivillig kontroll kan fordonets prepareras medan en flygande inspektion visar fordonets skick där och då. Ett dåligt underhållet fordon klarar oftast inte en flygande inspektion. Resultat från flygande inspektion rapporteras till vägtrafikregistret och ger på så sätt information om fordonets skick avseende trafiksäkerhet till andra användare av vägtrafikregistret.

Frågan om huruvida ett fordon har brister eller inte ska inte vara avgörande för vilken typ av kontroll som genomförs. Det är väsentligt för besiktningensmarknadens funktion att besiktningaktörerna följer gällande reglering om kontroll av fordons trafiksäkerhet. Ett agerande där besiktningaktörer använder sig av en oreglerad tjänst som underlag till kontrollbesiktning sätter besiktningensmarknadens funktion ur spel, då en oreglerad tjänst inte kan jämföras med fullständig kontrollbesiktning.

Periodisk kontroll av fordon utgår ifrån att besiktningen är en fullständig kontrollbesiktning. Möjlighet finns i fordonsförordningen (FoL kap 6 § 14) att begränsa en efterkontroll av periodisk kontroll om det vid föregående besiktning genomförts som en fullständig kontrollbesiktning.

Det har under året förekommit kontakter med branschen om bussbesiktningar. Detta resulterade i ett möte med företrädare för besiktningföretag, Polisen och trafikhuvudmannen Västtrafik som är beställare av kollektivtrafik i Västra Götaland. Alla på mötet var överens om vikten att besiktningensmarknaden fungerar väl utan att trafiksäkerheten sätts ur spel. Det finns synpunkter från företrädare av besiktningensbranschen om att frivilliga trafiksäkerhetskontroller (T-kontroller) förvränger den officiella statistiken. Skicket på fordonen vid T-kontroller är ofta sådan att de inte skulle godkännas vid kontrollbesiktning. Det är okänt vilket skick som råder på fordonen mellan kontrollbesiktningar även om Västtrafik har krav på förtätade kontrollbesiktningar med 2 besiktningar per år i sin upphandling av kollektivtrafik. Västtrafik använder sig av den information som finns inrapporterad till vägtrafikregistret.

För kollektivtrafik i Västtrafiks regi gäller att fordon inte får ha anmärkningar vid kontrollbesiktningar. Det är inte uteslutet att detta kan medverka till få bussar blir underkända vid kontrollbesiktning.

Det kan behövas en annan syn på krav om uppfyllelse av fordons trafiksäkerhet av upphandlande trafikhuvudmän än inga anmärkningar på besiktningensprotokoll vid besiktning. Det är inte förbjudet med anmärkningar vid kontrollbesiktning, fordon får användas efter att man åtgärdat bristerna på fordonet. Kontrollbesiktning är en obligatorisk kontrollform för att visa fordonets trafiksäkerhetsskick. Ett förändrat synsätt på hur trafiksäkerhet uppfylls vid granskning av besiktningensresultat efter kontrollbesiktning kan öka kostnaderna för fordonsunderhåll inom kollektivtrafiken.

En central synpunkt i mötet var att det ska vara tydlig vilken typ av besiktning som påbörjas vid besiktning i hall hos besiktningföretagen. Är det en kontrollbesiktning som påbörjas, ska den avslutas som en kontrollbesiktning och inte som en T-kontroll och vice versa.

4.6 Besiktningföretagen rapporterar ibland brandskyddskontroll för buss felaktigt

Transportstyrelsens administrativa stickprov har uppmärksammat att bussar godkänns felaktigt för brister i brandskydd. Föreskrift om kontrollbesiktning avseende brandskyddskontroll av bussar värderar brister med högre allvarlighetsgrad än om samma brist uppträder på andra fordonsslag. När besiktningföretag anmärker på exempelvis oljeläckage/oljebemängd motor vid kontrollbesiktning av bussar med samma bedömning som för bil (personbil och lastbil) sänker man allvarlighetskravet och rapporterar in en felaktig bedömning och ett felaktigt besiktning utfall. Krav på kvalitetsledningssystem för att erhålla ackreditering genom Swedac och dagens utvecklade IT-system inom branschen med ökat stöd till besiktningstekniker via digitala hjälpmedel borde förhindra felaktiga besiktning utfall. Alternativt borde de hjälpa besiktningsteknikern rätt om det föreligger kunskapsbrister om gällande krav. Det är allvarligt att man inte beaktar föreskrivna krav att bussar ska underkännas vid brister i brandskydd, vilket i förlängningen kan äventyra exempelvis passagerarnas säkerhet.

4.7 Erfarenheter från registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning

Transportstyrelsens kundtjänst, sektion regelinformation med flera har rapporterat att det är vanligt förekommande synpunkter att fordonsägarna upplever att de efter omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden har hamnat i informationsunderskott avseende information om krav och möjligheter att registrera ombyggda/förändrade fordon. Regelinformation med flera på transportstyrelsen hänvisar vid frågor om möjligheter att få fordon godkända till ackrediterade besiktningföretag som är de som tillämpar meddelade föreskrifter. Under monopolmarknaden fanns det utvecklad teknisk- och regelinformation hos AB Svensk Bilprovning att tillgå för fordonsägarna. Efter omregleringen uppger fordonsägare att de upplever att besiktningföretagen på den omreglerade marknaden inte har erbjudit motsvarande kundservice.

Registreringsbesiktning

Transportstyrelsen har genomfört granskningar av akter från registreringsbesiktningar. Resultaten från granskningar visar inte på större skillnad mot tidigare år. Statistiskt kan vi fortsatt konstatera att få fordon underkänns vid registreringsbesiktning. Detta kan tyda på att företagens kundvård sträcker sig så långt att fordonsägarna får veta vad som brister på fordonet vid besiktningstillfället för ett godkänt resultat. Det ger fordonsägarna möjlighet att åtgärda bristerna och sedan återvända till

besiktningensorganet för att få fordonet godkänt utan att behöva betala för en ny besiktning. Om så är fallet är det oroväckande att service till fordonsägaren resulterar i att felaktiga fordon inte underkänns vid registreringsbesiktningen.

Lämplighetsbesiktning

Transportstyrelsen har uppmärksammat att underkännandefrekvensen är mycket låg i förhållande till mängden genomförda besiktningar. Det kan inte uteslutas att samma förhållande råder som vid registreringsbesiktningar, det vill säga att kundvården påverkar frekvensen i underkända besiktningar.

Mopedbesiktning

Detta är en besiktningensform som används i liten omfattning. Regleringen i Fordonslagen ställer krav på besiktningensföretagen att erbjuda alla besiktningensformer i länen där de är verksamma vilket är hämmande för besiktningensaktörerna. Den låga efterfrågan på produkten mopedbesiktning är kostnadsdrivande för besiktningensbranschen. Transportstyrelsen bör därför överväga att arbeta bort mopedbesiktning i regelverket.

En mopedbesiktning kan bara göras på en så kallad nationella moped som inte är registreringspliktig. Besiktningensformen rör inte så kallade EU-mopeder som är registrerade med krav om registreringsskylt.

4.8 Blandad prisutveckling på marknaden

Prisutvecklingen har varit blandad under 2019. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll efter kontrollbesiktning har priserna ökat mer än KPI för motorcyklar och minskat för personbilar, lätta lastbilar och bromsade lätta släp. I den här rapporten presenterar vi prisutvecklingen från december 2016. Information om prisutvecklingen innan dess finns att läsa i våra tidigare årsrapporter på vår webbplats transportstyrelsen.se.

Besiktningföretagen rapporterar priserna till Transportstyrelsen

Under 2019 har Transportstyrelsen slutat att följa prisutvecklingen via en komplett insamling av listpriser från besiktningföretagens hemsidor. Tidigare följde vi prisutvecklingen på marknaden på två sätt; dels via besiktningföretagens prislistor, dels genom att begära in faktiska prisuppgifter från besiktningföretagen. Från och med 2019 förlitar vi oss i huvudsak på det senare sättet. Företagen har lämnat in fullständiga uppgifter från företagen september 2016 fram till idag men vi har inte på något sätt kontrollerat uppgifternas riktighet. Istället har vi använt ett statistiskt urval av listpriser för att se om kurvorna pekar åt samma håll. En alltför detaljerad redovisning av priserna kan naturligtvis påverka besiktningföretagens affärsförhållanden och konkurrensmöjligheter. Därför har vi viktat priserna utifrån företagens produktion och anonymiserat uppgifterna.

Flera av de större besiktningföretagen anger ett frånpris eller ett prisspann på sina hemsidor, istället för ett fast listpris. Särskilt gäller detta för kontrollbesiktning av personbil. Det betyder att kunden behöver påbörja en bokning för att få reda på priset. Priset varierar bland annat beroende på besiktningstation, dag och tid på dygnet. För den fordonsägare som söker ett lågt pris finns de bästa priserna på mindre attraktiva tider, exempelvis mitt på för- eller eftermiddagen. Ofta har också nyetablerade stationer specialerbjudanden. Ett annat exempel på prisdifferentiering är att ett av de större besiktningföretagen höjt priset för en kontrollbesiktning av gasdriven personbil till 995 kronor, inklusive moms. Det är ungefär dubbelt så dyrt som för en personbil som inte är gasdriven.

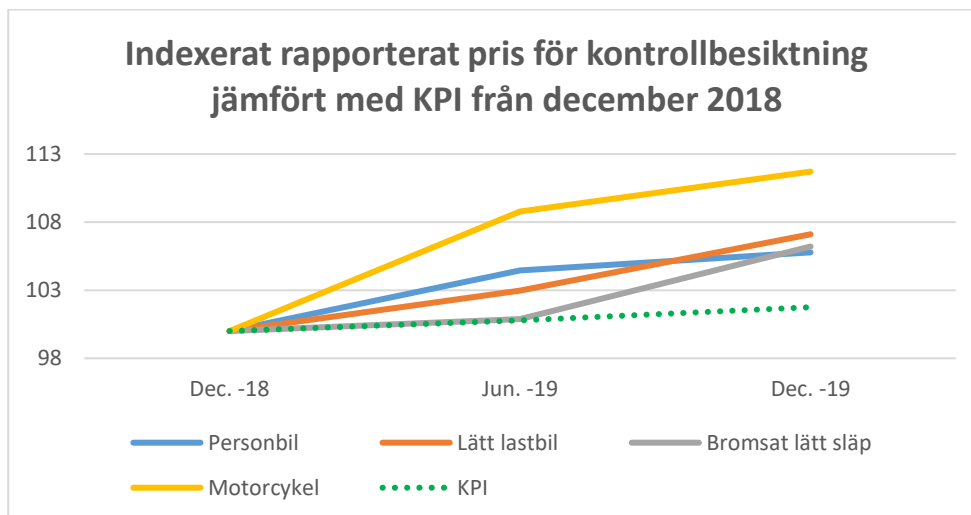
Vi följer priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll efter kontrollbesiktning för fyra fordonstyper:

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

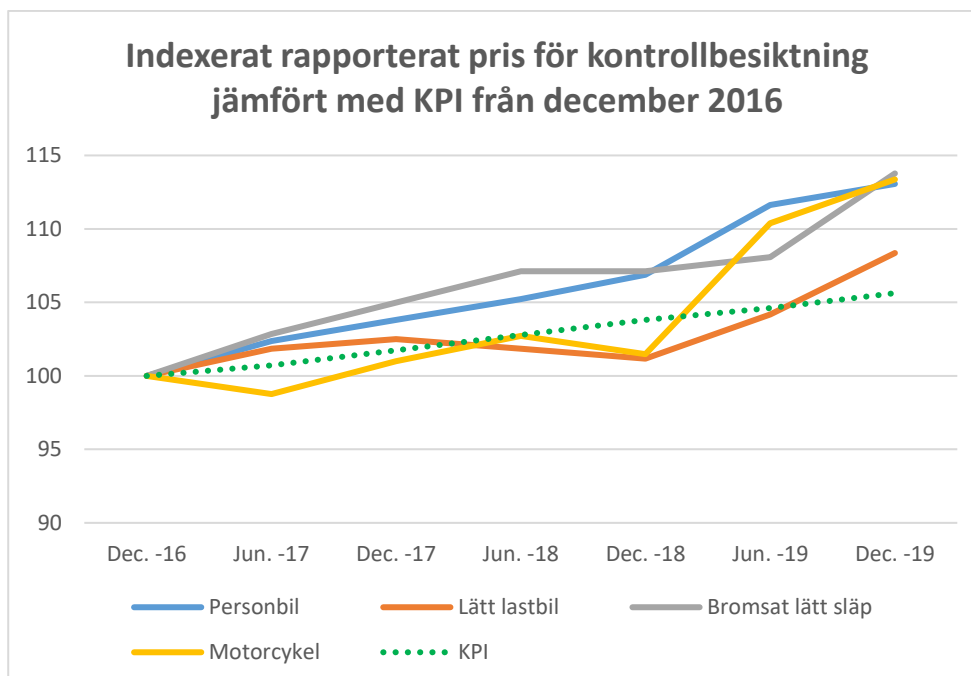
4.8.1 Kontrollbesiktningpriserna har ökat mer än konsumentprisindex (KPI)

Sett över hela 2019 har de rapporterade priserna för kontrollbesiktning ökat mer än KPI. Se Figur 8. Sedan 2016 ser vi en mer blandad utveckling, se Figur 9.

Figur 8. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2018.

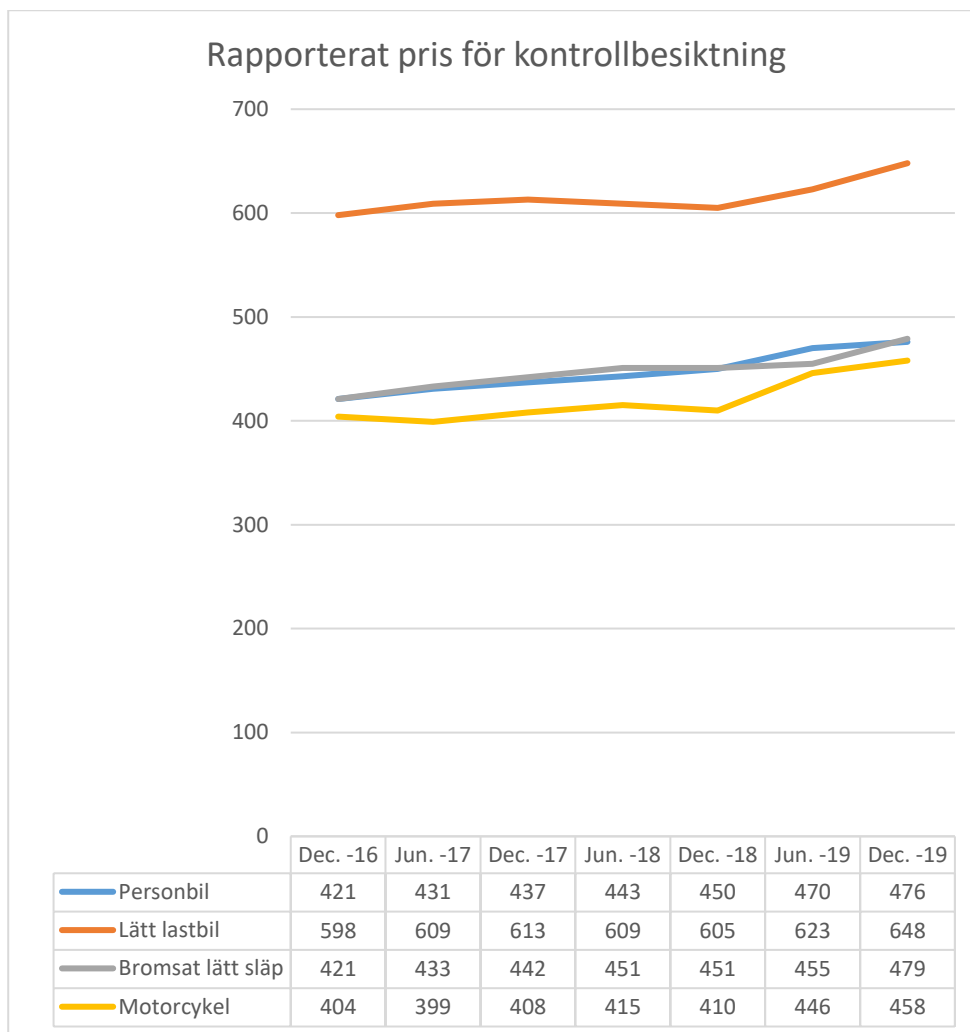


Figur 9. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.



Figur 10 visar de rapporterade priserna.

Figur 10. Rapporterat pris för kontrollbesiktning.



Vad är konsumentprisindex (KPI)?

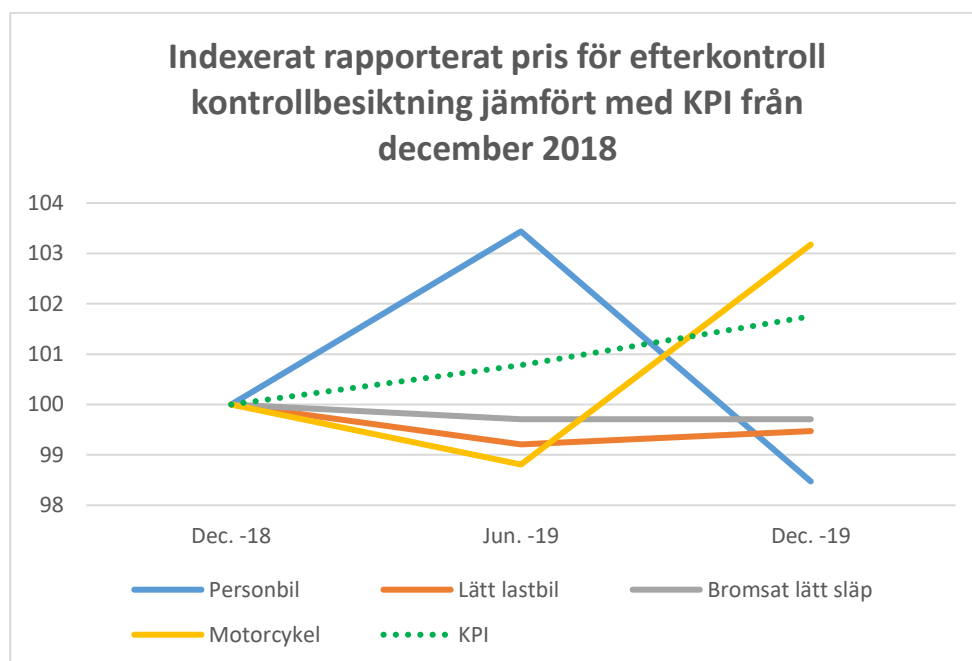
Statistiska centralbyrån (SCB) tar fram konsumentprisindex (KPI). Indexet mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

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/.

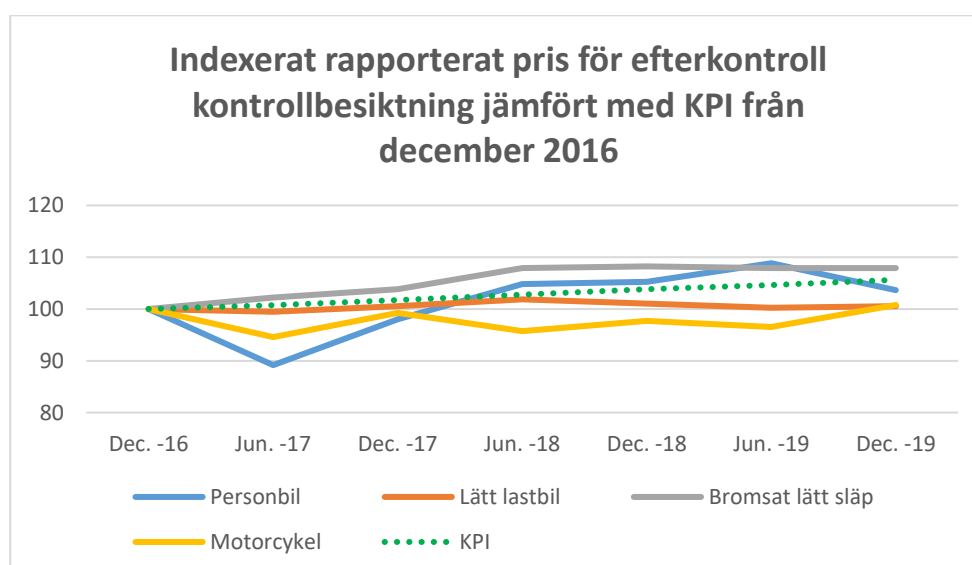
4.8.2 Efterkontrollspriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI)

Sett över hela 2019 har snittpriserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning ökat mer än KPI för motorcyklar och minskat för personbilar, lätta lastbilar och bromsade lätta släp. Se Figur 11. Sedan 2016 ser vi också en blandad utveckling, se Figur 12.

Figur 11. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2018.

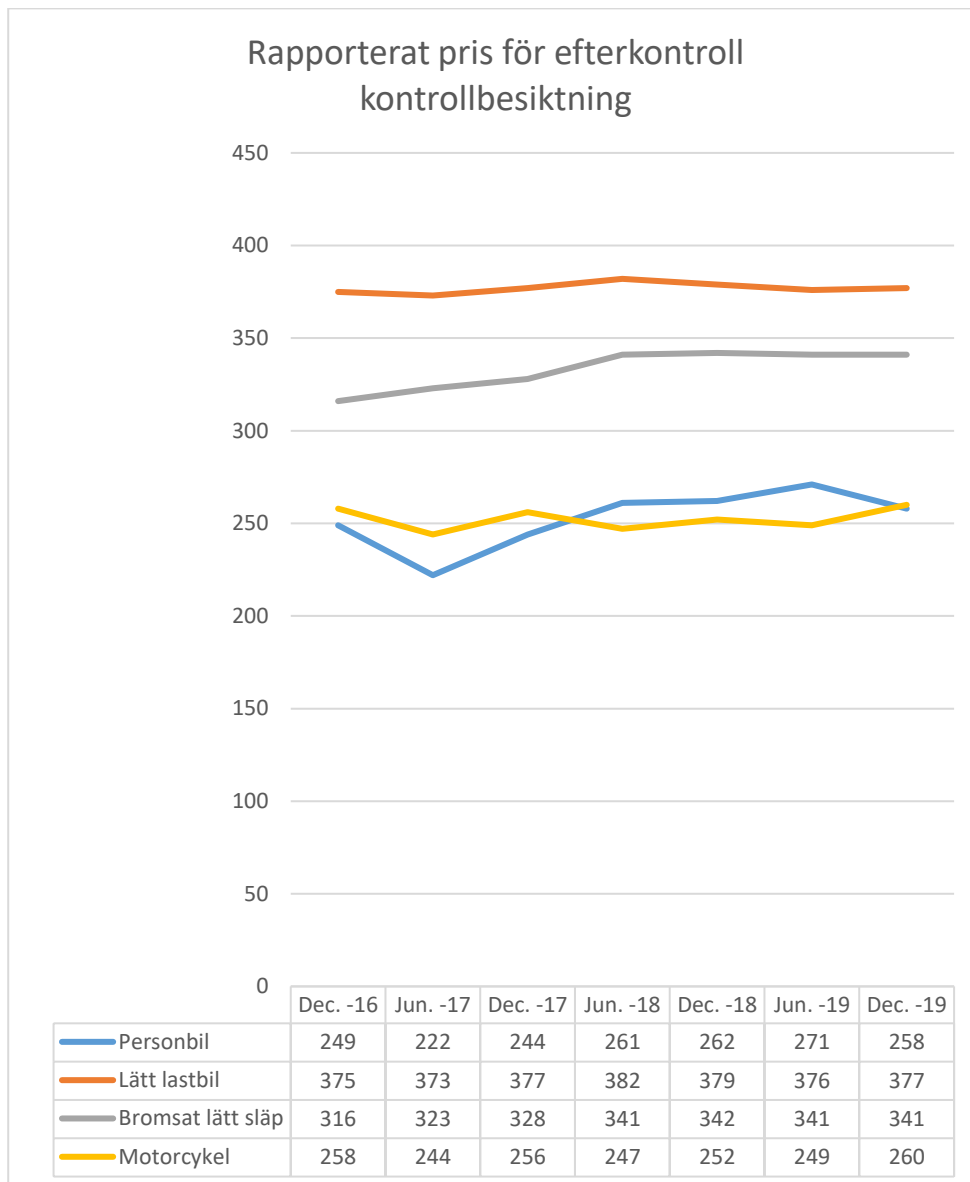


Figur 12. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.



Figur 13 visar de rapporterade priserna.

Figur 13. Rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning.



4.9 Blygsam teknikutveckling

Teknikutveckling inom besiktningens verksamheten var under 2019 liten. Besiktningföretagen hänvisar bland annat till att Transportstyrelsens föreskrift fungerar som miniminivå för kontrollutrustning och metoder.

Med teknikutveckling menar vi den teknik- och metodutveckling som besiktningsföretagen själva bedriver; utöver de minimikrav som Transportstyrelsen ställer på den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningsföretagen ska använda vid en besiktning. Det finns en möjlighet för företagen att definiera annan kontrollmetod som ger likvärdigt resultat i sina egna ledningssystem. Teknikutveckling inom fordonsindustrin går framåt medan motsvarande utveckling av kontrollmetoder inom besiktningsbranschen inte märks i motsvarande grad.

Vi har vid administrativ kontroll i vägtrafikregistret uppmärksammat att kontroll/rapportering av miljömätning för exempelvis hybridfordon inte sker vid kontrollbesiktning, se Kapitel 4.3. Branschen hänvisar till tidigare ställningstagande att kontrollerna är svåra att genomföra på grund av konstruktion. Besiktningsföretagen har en branschförening inom Swetic benämnd Fordonsbesiktningsbranschen där företagen lyfter frågor som är väsentliga för besiktningsmarknaden. Fordonsbesiktningsbranschen kan vara ett lämpligt forum för att bistå företagen med teknikutveckling inom besiktningsverksamheten. Tillämpning av annan kontrollmetod ersätter inte kravet att rapportera mätvärden från kontrollen.

Enligt Swedac är det inte känt huruvida aktörerna i egna ledningssystem definierat annan kontroll utöver de alternativa kontroller som omnämns i föreskriften om kontrollbesiktning exempelvis bromsprov där resultat kan rapporteras som effekt alternativt meter per sekundkvadrat.

Transportstyrelsen har svårt att fullt ut bedöma teknikutvecklingen under 2019 utöver de krav som ställs i exempelvis krav på kontrollutrustning. Det beror på att vi inte genomfört ett tillräckligt stort antal stickprov på besiktningsstationerna.

4.10 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningsstationer men färre tekniker

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 500 till 533 under 2019, en ökning med knappt 7 procent. Stationernas öppettider möter också i stort kundernas behov. Samtidigt har antalet tekniker minskat med 2,9 procent till 1 936 stycken från 2018 till 2019.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Under året har Transportstyrelsen följt utvecklingen avseende tillgänglighet främst utifrån kundklagomål och Swedacs ackrediteringsbeslut. Vi har valt att dela in begreppet tillgänglighet i två delar: geografisk tillgänglighet (antalet besiktningsstationer) och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Dessutom följer vi hur många besiktningstekniker som arbetar hos företagen som är en annan viktig indikator på tillgänglighet.

4.10.1 Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat med knappt 7 procent

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 500 till 533 under 2019; en ökning med knappt 7 procent. 15 av Sveriges 21 län har fått fler stationer jämfört med 2018, se Tabell 4. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län fått fler besiktningsstationer.

Tabell 4. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2018. 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	2018	2019
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11	11
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19	22
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14	18
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18	19
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21	21
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15	15
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12	12
Norrbottnen	15	15	16	16	17	18	18	18	18	19
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69	74
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68	70
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18	19	19
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13	16
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21	22
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16	19
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10	11
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16	18
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87	90
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17	19
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24	25
Totalt	196	232	270	314	380	444	451	473	500	533

Källa: Swedac.

4.10.2 Sex besiktningsstation för tunga fordon har öppnat

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2019 jämfört med föregående år. Antalet besiktningsstationer för tunga fordon har ökat med mer än tre procent. De nya stationerna är spridda över Sverige på orterna Bollnäs, Borås, Emmaboda, Eskilstuna, Luleå och Åseda. Sedan omregleringen 2010 har tillgängligheten kontinuerligt ökat och 29 nya stationer har öppnat i 15 av Sveriges 21 län. Inget län har fått färre stationer, se Tabell 5. Värt att notera är att vissa stationer har begränsningar i hur tunga fordon de kan ta emot.

Tabell 5. Antal besiktningsstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2019. Gröna siffror visar en ökning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7
Norrbottn	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16	16	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14	14	14
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9	9	9
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26	26	27
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7	8	8
Totalt	146	147	149	150	155	160	164	168	169	175

Källa: Swedac.

4.10.3 Besiktningstationernas öppettider mötte kundernas önskemål

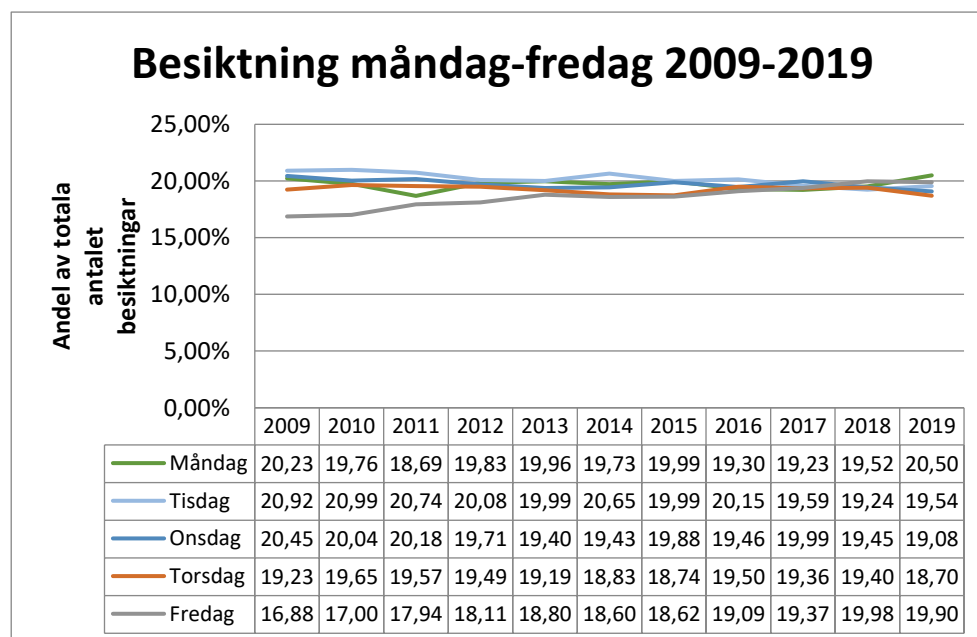
Tidigare har Transportstyrelsen samlat in öppettider för samtliga stationer. Det har gett oss en fullständig bild över öppettiderna. I och med att marknaden mognat ser vi ett mindre behov av en så detaljerad och resurskrävande insamling. Sett till hela besiktningensmarknadens funktion är det exempelvis ganska ointressant om noll, en eller två stationer i landet har söndagsöppet. Därför använder vi oss istället av ett statistiskt urval sedan 2019.

I stort möter marknaden kundernas behov av besiktningstider. Ett exempel på det är att vi inte sett några tendenser till köer till besiktning sedan vi tog bort den så kallade slutsifferstyrningen i maj 2018. Slutsifferstyrningen infördes när kontrollbesiktningen blev obligatorisk i Sverige i mitten av 1960-talet. Syftet var att sprida ut fordonsbesiktningarna över året. Styrningen byggde på att det var den sista siffran på registreringsskylten som bestämde när under året exempelvis en personbil skulle besiktas. Våren och försommaren är traditionellt årets intensivaste period; då vill många besikta sin husvagn, motorcykel eller sitt entusiastfordon innan sommaren.

Fredagsbesiktningar har blivit vanligare sedan 2009

Sedan omregleringen 2009 så har fredagsbesiktningar blivit vanligare. Produktionen börjar bli ganska jämnt fördelad över veckans vardagar, se Figur 14.

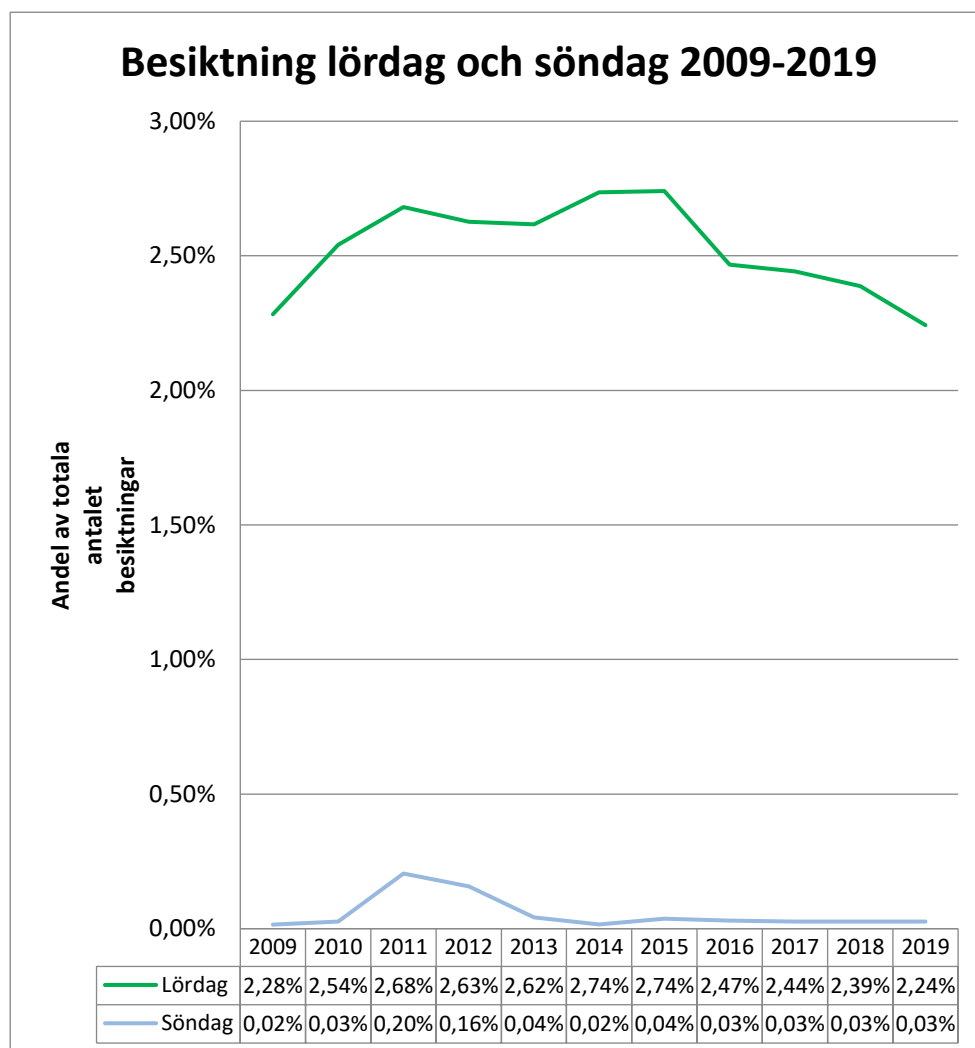
Figur 14 Besiktningar i procent rapporterade måndag till och med fredag 2009-2018 av totalt antal besiktningar



På lördagar och söndagar besiktas få fordon

Andelen av besiktningarna som rapporteras lördagar och söndagar är fortsatt låg, se Figur 15. Vi har inte undersökt närmare vad som är hönan och vad som är ägget; kommer det inte några kunder för att stationen är stängd eller är stationen stängd för att kunderna inte vill besikta på helgen? Det troligaste är att sanningen ligger någonstans mitt emellan.

Figur 15. Besiktningar i procent rapporterade lördag och söndag 2009-2018 av totalt antal besiktningar.

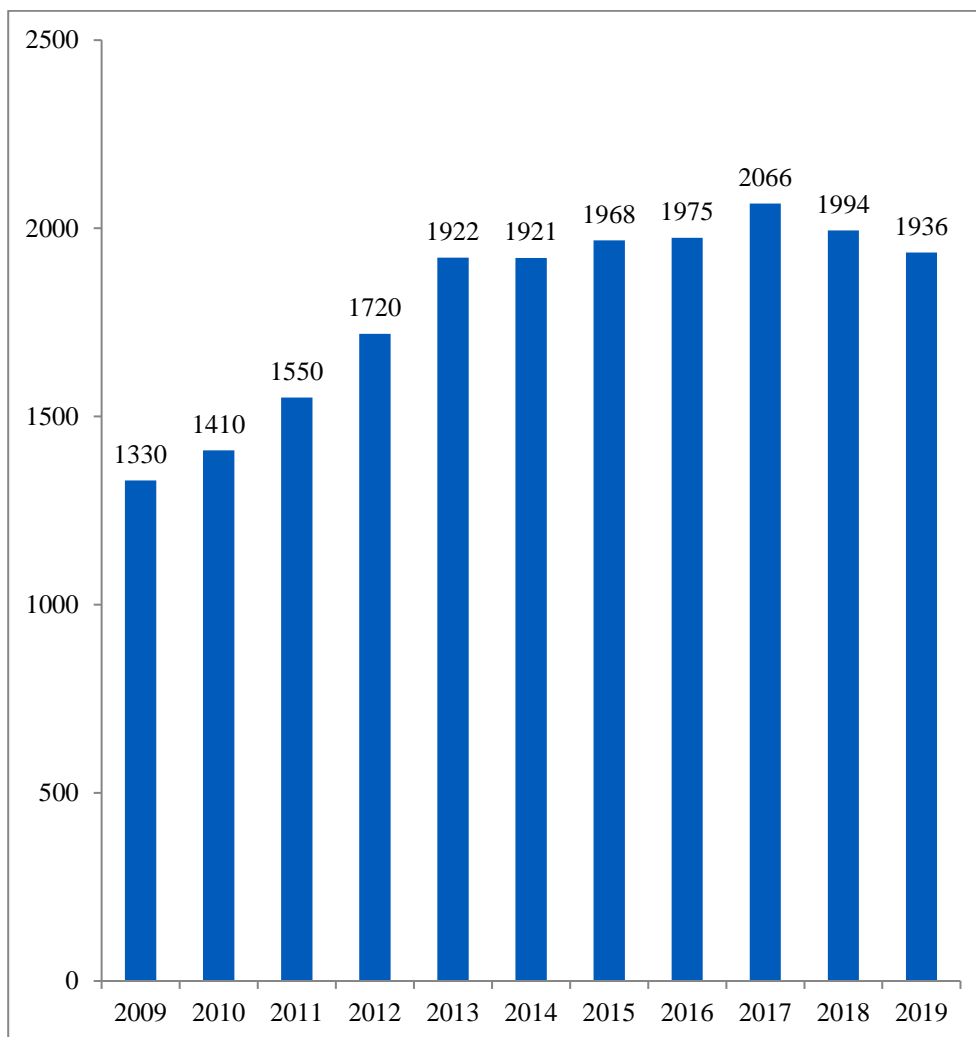


4.10.4 Antalet besiktningstekniker har minskat med 2,9 procent

Varje år begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningföretagen om antalet aktiva besiktningstekniker. Enligt de uppgifterna verkade 1 936 tekniker på marknaden 2019. Det är en minskning med 2,9 procent jämfört med 2018, se Figur 16.

2019 hade 158 tekniker en utökad behörighet. Det innebär att hen får utföra mer tekniskt komplexa besiktningar, bland annat registreringsbesiktningar. Det ska jämföras med 148 tekniker 2018.

Figur 16. Antal verksamma besiktningstekniker.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningföretagen.

5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

Erfarenheter från stickprov återkopplar vi i förekommande fall till besiktningföretagen och Swedac samt internt inom Transportstyrelsen som underlag till bland annat ytterligare stickprov eller föreskriftsändringar. Frekvensen på avrapporteringen varierar, allt efter behov.

6 Utfall av 2019 års fokusområden

I vår rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2018⁴ sa vi att vi under 2019 skulle titta på etableringshinder, det vill säga de hinder som eventuellt finns för att etablera sig som besiktningföretag i Sverige. Olika omprioriteringar har gjort att vi istället fokuserat på besiktningensmarknaden för kollektivtrafikfordon. Över tid har Transportstyrelsen följt Bussbesiktning i Göteborgsområdet och den avvikande trenden av godkända besiktningar. Besiktningensbranschen och upphandlande trafik huvudman av kollektivtrafik, Västtrafik, har reagerat på tidigare redovisat resultat i föregående års rapportering. Detta har resulterat i möten mellan Polisen, besiktningföretag, Västtrafik och Transportstyrelsen. Det har uppmärksamats att det förekommer frivilliga tjänster av besiktningföretagen i form av trafiksäkerhetskontroller som inte rapporteras till myndigheterna. Alla parter är överens om vikten av fungerande besiktningensverksamhet där fordon underkänns när de ska underkännas och vice versa.

7 Vårt arbete 2020

Under 2020 kommer Transportstyrelsen utöver sitt ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsarbete att fokusera på hur besiktningensbranschen kan göra det kollektiva resandet attraktivare. Dessutom kommer vi att studera hur Coronapandemin har påverkat marknaden.

8 Slutsatser och rekommendationer

Transportstyrelsen konstaterar att fordonsbesiktningensmarknaden fortsätter att utvecklas. Under 2019 har konkurrensen ökat och antalet besiktningstationer blivit fler. Prisutvecklingen har varit blandad; vissa priser har ökat mer än KPI, andra mindre. Samtidigt har produktiviteten ökat och antalet besiktningstekniker blivit färre. Vidare bör Transportstyrelsen överväga att arbeta bort mopedbesiktning i regelverket.

⁴ Se transportstyrelsen.se, diarienummer TSV 2018:5026