



Dnr  
TSV 2020:8742

# Fordonsbesiktningmarknaden 2020

Marknaden har klarat det första coronaåret bra.

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Enheten för teknik väg

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

Dnr/Beteckning TSV 2020:8742

ISBN

Författare Peter Holmlund

Månad År September 2021

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 2020, men även utvecklingen över tid. 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 2021

Pär Norling  
Chef enhet teknik väg

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>1 SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>2 TRANSPORTSTYRELSEN SKA KONTROLLERA ATT BESIKTNINGSVERKSAMHETEN FUNGERAR VÄL</b> .....	<b>8</b>
<b>3 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN</b> .....	<b>8</b>
3.1 Inga nya besiktningföretag under 2020 .....	8
3.2 Besiktningföretagen genomförde 5,49 miljoner besiktningar.....	10
3.3 Applus köpte Besikta bilprovning.....	10
3.4 Marknadskoncentrationen har minskat på grund av ökad konkurrens men är fortsatt måttlig .....	11
3.5 Coronapandemin gjorde slutsatser om produktivitetsutvecklingen osäkra .....	14
3.6 Riksrevisionen inledde en granskning av omregleringen .....	15
3.7 En ny EU-förordning om teknisk information har trätt ikraft.....	15
<b>4 CORONAPANDEMINS PÅVERKAN PÅ FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN</b> .....	<b>16</b>
4.1 Färre besiktningar på grund av pandemin .....	16
4.2 Besiktningföretagen har vidtagit förebyggande åtgärder mot smittspridningen.....	18
<b>5 TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING</b> .....	<b>19</b>
5.1 Fler fordon godkändes vid kontrollbesiktning .....	20
5.2 Blandad prisutveckling på marknaden.....	24
5.2.1 Kontrollbesiktningpriserna har minskat jämfört med konsumentprisindex (KPI) utom för motorcykel .....	25
5.2.2 Efterkontrollpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI) .....	27
5.3 Transportstyrelsen kunde inte bedöma teknikutvecklingen.....	28
5.4 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningstationer och fler tekniker .....	29
5.4.1 Bilprovningen upphörde med mobila besiktningstationer.....	29
5.4.2 Antalet stationer för lätta fordon har ökat med knappt 4 procent.....	30
5.4.3 Tre stationer för tunga fordon har öppnat och en har stängt ...	31
5.4.4 Stationernas öppettider mötte kundernas önskemål.....	32
5.4.5 Antalet besiktningstekniker har ökat med 4,1 procent .....	32
<b>6 UTFALL AV 2020 ÅRS FOKUSOMRÅDEN</b> .....	<b>33</b>
<b>7 VÅRT ARBETE 2021</b> .....	<b>33</b>

<b>8</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>33</b>
----------	-------------------------	-----------



# 1 Sammanfattning

Fordonsbesiktningensmarknaden omreglerades i Sverige 1 juli 2010. Efter drygt tio år besiktas fordon i stort sett på samma sätt som innan omregleringen. 2020 har varit ett annorlunda år på grund av coronapandemin. Därför är det vanskligt att dra några långtgående slutsatser från året.

Sammanfattningsvis gör vi följande iakttagelser under 2020:

- Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Koncentrationen har totalt sett minskat på grund av ökad konkurrens mellan besiktningföretagen.
- På grund av coronapandemin har EU-kommissionen öppnat för en förlängd inställestid till kontrollbesiktning vilket Sverige tillämpat i vissa delar. Det har lett till färre kontrollbesiktningar jämfört med 2019.
- Besiktningföretagen har vidtagit förebyggande åtgärder mot coronasmittspridningen. Exempelvis genom att distansera besiktningsteknikern från kunden och kunderna från varandra.
- Prisutvecklingen har varit blandad. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mindre än KPI förutom för motorcyklar. För efterkontroll efter kontrollbesiktning har priserna ökat mindre än KPI för alla kontrollerade fordonstyper utom bromsade lätta släp.
- Transportstyrelsen har inte kunnat bedöma teknikutvecklingen. Det beror på att vi inte genomfört några stickprov på besiktningstationerna på grund av personalförändringar och coronapandemin.
- Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat från 533 till 554, vilket är en ökning med knappt 4 procent.
- Antalet besiktningstekniker har ökat från 1 937 till 2 016, vilket är en ökning med drygt 4,1 procent.

## 2 Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningens verksamheten fungerar väl

Den 1 juli 2010 omreglerade regeringen fordonsbesiktningensmarknaden. I samband med det fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamheten **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 Transportstyrelsen som att besiktningens verksamheten ska fungera minst lika bra som innan omregleringen. I begreppet lägger vi också in att verksamheten lever upp till fordonsägarnas och samhällets förändrade förväntningar över tid.

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

Transportstyrelsen 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](http://transportstyrelsen.se).

## 3 Fordonsbesiktningensmarknaden

**Under 2020 har inget besiktningensföretag lämnat eller trätt in på marknaden. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat på grund av ökad konkurrens mellan besiktningensföretagen. På grund av Coronapandemin är det svårt att säga något om produktivitetens utvecklingen under året.**

### 3.1 Inga nya besiktningensföretag under 2020

Fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. De besiktningenspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.<sup>1</sup> Det finns fyra olika former av besiktningar: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. Tio besiktningensföretag

<sup>1</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-mobilkrantar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkrantar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.



verkade på marknaden 31 december 2020. Under året har inga företag gått in på eller lämnat marknaden. Besiktningföretagen 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 besiktningformer i det aktuella länet. I Sverige är det myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) som genomför ackrediteringen. Swedac granskar till exempel krav på att företagen:

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

Swedac ackrediterar även de certifieringsorgan som certifierar besiktningstekniker.

Tabell 1. Besiktningföretagens ackreditering.

Besiktningföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	X	X	
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	X	X	
<b>Carspect AB</b>	X		
<b>DEKRA Automotive AB</b>	X	X	X
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>	X		
<b>Fordonsprovarna i väst AB</b>	X	X	
<b>Kiwa Inspecta AB</b>			X
<b>Opus Bilprovning AB</b>	X	X	X
<b>Rise SMP Maskinprovning AB</b>			X
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	X	X	
<b>Totalt antal företag (2019 års siffror inom parentes)</b>	<b>8 (8)</b>	<b>6 (6)</b>	<b>4 (4)</b>

Källa: Swedac.

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

### **3.2 Besiktningföretagen genomförde 5,49 miljoner besiktningar**

Besiktningföretagen genomförde 5,49 miljoner besiktningar under 2020. Det är en minskning med strax under 2 procent jämfört med 2019 då företagen genomförde 5,59 miljoner besiktningar. Antalet besiktningar varierar något från år till år. Det beror på flera saker. Bland annat på att antalet nyregistrerade och skrotade fordon varierar. Det beror också på hur många fordon som blir underkända och därför behöver en ombesiktning. Under 2020 har antalet besiktningar även påverkats av myndighetsingripande på grund coronapandemin, se även Kapitel 4.

### **3.3 Applus köpte Besikta bilprovning**

Under året köpte företaget Applus Besikta bilprovning AB av industrigruppen Volati. Applus är ett provnings-, inspektions- och certifieringsföretag med verksamhet i över 70 länder. Företaget har tidigare varit etablerat på den svenska fordonsbesiktningensmarknaden mellan åren 2011 och 2013. Efter det sålde Applus sina fem besiktningstationer till besiktningföretaget Dekra.

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

De tre största besiktningföretagen är 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.

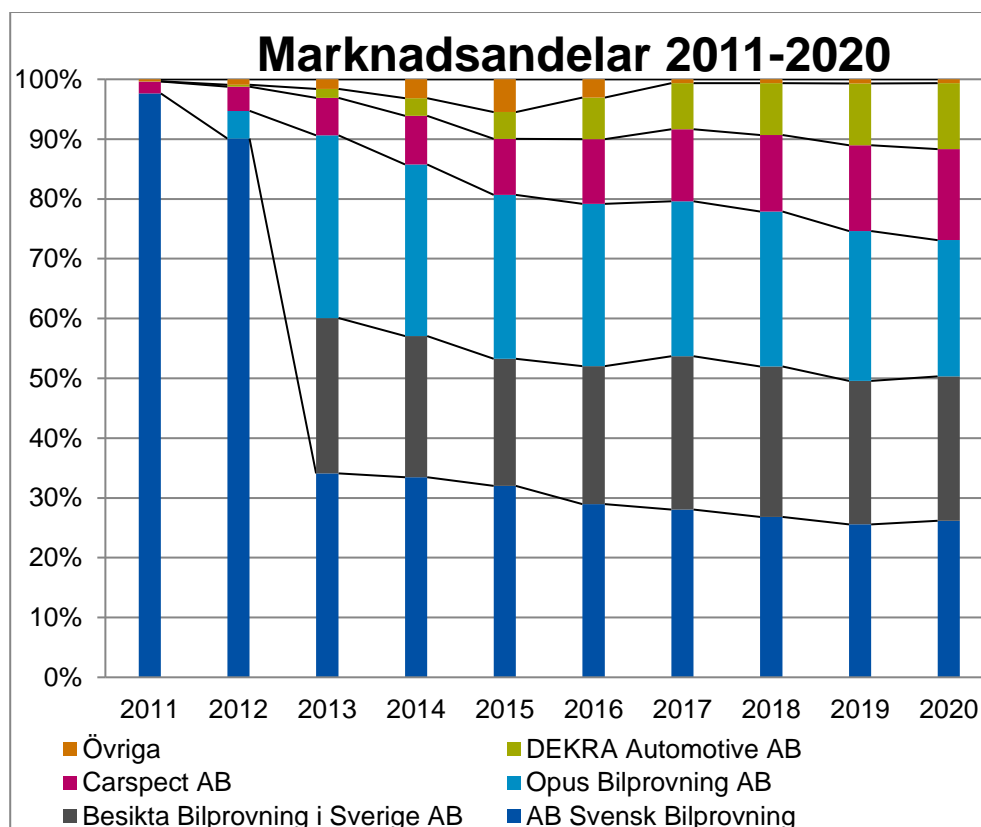
Besiktningföretag	2019	2020
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	25,57 %	26,19 %
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	23,99 %	24,15 %
<b>Carspect AB</b>	14,36 %	15,22 %
<b>DEKRA Automotive AB</b>	10,33 %	11,02 %
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>	0,16 %	0,17 %
<b>Fordonsprovarna i väst AB</b>	0,16 %	0,15 %
<b>Kiwa Inspecta AB</b>	0,02 %	0,02 %
<b>Maskinbesiktning Väst AB</b>	0 %	
<b>Opus Bilprovning AB</b>	25,07 %	22,76 %
<b>Rise SMP Svensk Maskinprovning AB</b>	0,11 %	0,10 %
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	0,23 %	0,22 %

Under åren 2011 till och med 2020 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 ägarna<sup>2</sup> 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.

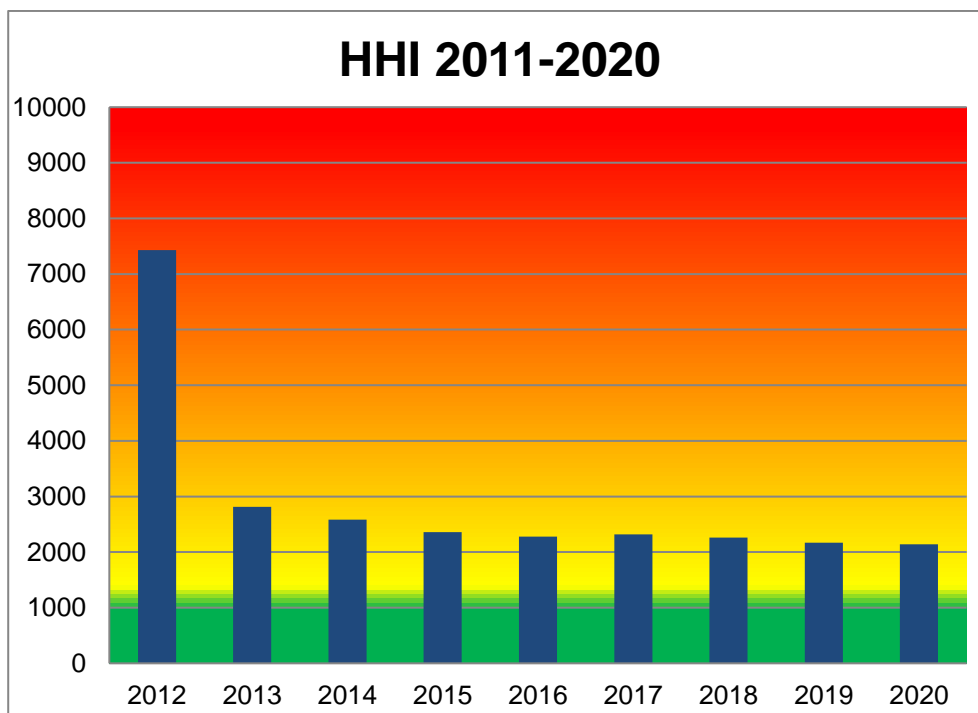
Figur 1. Marknadsandelar 2011-2020



<sup>2</sup> 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 2171 år 2019 till 2140 år 2020. Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Se Figur 2 och faktarutan om marknadskoncentration nedan.

Figur 2. HHI 2011-2020



**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> .

### 3.5 Coronapandemin gjorde slutsatser om produktivitetens utvecklingen osäkra

Sedan 2014 begär Transportstyrelsen in uppgifter om antalet besiktningstekniker från besiktningensföretagen. Tillsammans med uppgiften om den totala mängden utförda besiktningar ger det oss en möjlighet att på ett övergripande sätt följa produktivetsförändringar, mätt som antalet besiktningar per tekniker, i branschen över tid. Under 2020 har antalet besiktningar påverkats av myndighetsingripande på grund coronapandemin, se även Kapitel 4. Eftersom denna åtgärd legat utanför besiktningensföretagens kontroll är det svårt att dra några säkra slutsatser om produktivitetens utvecklingen inom själva företagen.

Vid halvårsskiftet 2020 arbetade 2 016 tekniker hos besiktningensföretagen, vilket kan jämföras med 1 936 år 2019. Teknikerna ägnade i genomsnitt 93,4 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se Tabell 3. Den procentsatsen bygger enligt besiktningensföretagen delvis på uppskattningar. Resten av tiden ägnade teknikerna åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. De besiktningensföretag 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.

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Antal tusen besiktningar</b>	5870	5860	5750	5810	5580	5590	5490
<b>Antal tekniker</b>	1921	1968	1975	2066	1994	1936	2016
<b>Procent av arbetstiden för föreskrivna besiktningar</b>	93,0	93,3	93,5	93,5	93,5	93,0	93,4
<b>Antal besiktningar per tekniker</b>	3286	3191	3114	3008	2993	3105	2916

Källa: Transportstyrelsen och besiktningensföretagen.

### 3.6 Riksrevisionen inledde en granskning av omregleringen

Under 2020 inledde Riksrevisionen en granskning av omregleringen av besiktningensmarknaden. Myndigheten skrev på sin hemsida:

#### *Bakgrund*

*Fram till 2010 hade AB Svensk Bilprovning monopol på besiktningensverksamhet för motorfordon. Numera finns det åtta ackrediterade besiktningensföretag varav sju är privatägda. Omregleringen förväntades bland annat leda till pressade priser, högre kvalitet, mer valfrihet för konsumenter samt bättre utvecklingsmöjligheter för de anställda. Vidare förväntades fri konkurrens gynna entreprenörskapet och därmed tillväxten i Sverige. Kraven på trafiksäkerhet och miljökontroll skulle vara fortsatt höga. Det finns vissa indikationer på att riksdagens intentioner inte har förverkligats. Till exempel har konsumentpriserna för kontrollbesiktning ökat snarare än minskat. Samtidigt har andelen bilar som underkänns i besiktningarna minskat, vilket reser frågetecken kring upprätthållandet av kraven på trafiksäkerhet och miljökontroll. Vidare domineras besiktningensmarknaden av ett fåtal stora företag, med endast små inslag av entreprenörskap. Dessutom har antalet klagomål mot branschen ökat generellt.*

#### *Syfte*

*Riksrevisionen avser att granska om omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon lett till de resultat som riksdagen förväntade sig, samt om tillsynsmyndigheterna Transportstyrelsen och Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) utför sina uppdrag på ett tillfredsställande sätt.*

Riksrevisionen kommer att presentera resultatet av sin granskning i en rapport med planerad publicering i april 2021.

### 3.7 En ny EU-förordning om teknisk information har trätt ikraft

Under året har en ny EU-förordning<sup>3</sup> trätt ikraft. Den handlar om vilken teknisk information om fordon som fordonstillverkare ska göra tillgänglig för den som besiktar. Förordningen tar också upp frågan om på vilket sätt informationen ska göras tillgänglig. Frågan om hur förordningen i praktiken ska tillämpas i Sverige har inte lösts under 2020 utan diskussioner pågick mellan fordons- och besiktningensbranschen.

---

<sup>3</sup> KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDE-FÖRORDNING (EU) 2019/621 av den 17 april 2019 om den tekniska information som krävs för trafiksäkerhetsprovning av de komponenter som ska provas, om användningen av de rekommenderade testmetoderna och om fastställande av detaljerade regler om dataformat och förfaranden för tillgång till den relevanta tekniska informationen.

## 4 Coronapandemins påverkan på fordonsbesiktningensmarknaden

**Coronapandemin har påverkat hela vårt samhälle och även fordonsbesiktningensmarknaden. Besiktningensföretagen har vidtagit förbyggande åtgärder mot smittspridningen. EU-kommissionen har öppnat för en förlängd inställelsetid till besiktning vilket Sverige tillämpat i vissa delar. Det har lett till färre kontrollbesiktningar. Däremot är det svårt att säga hur pandemin kommer att påverka marknaden på lång sikt.**

### 4.1 Färre besiktningar på grund av pandemin

På grund av coronapandemin har EU-kommissionen fattat beslut om en förordning som innebar tillfälliga lättnader och undantag från regler inom transportområdet. Förordningen hette Omnibusförordningen<sup>4</sup> och gav bland annat möjligheten till förlängd inställelsetid för kontrollbesiktning.

Regeringen valde att inte undanta Sverige från delar av förordningen. Det ledde till att inställelsetiden förlängdes med sju månader för de fordon som senast skulle ha besiktats under perioden den 1 februari 2020 till och med den 31 augusti 2020. Undantaget gällde alla besiktningenspliktiga fordon.

Transportstyrelsen gjorde bedömningen att varken trafiksäkerheten eller miljön skulle påverkas negativt på ett påtagligt sätt av att den ordinarie inställelsetiden förlängs med 7 månader. Det har inte varit möjligt att få fram ett användbart underlag för att utvärdera om den bedömningen var riktig.

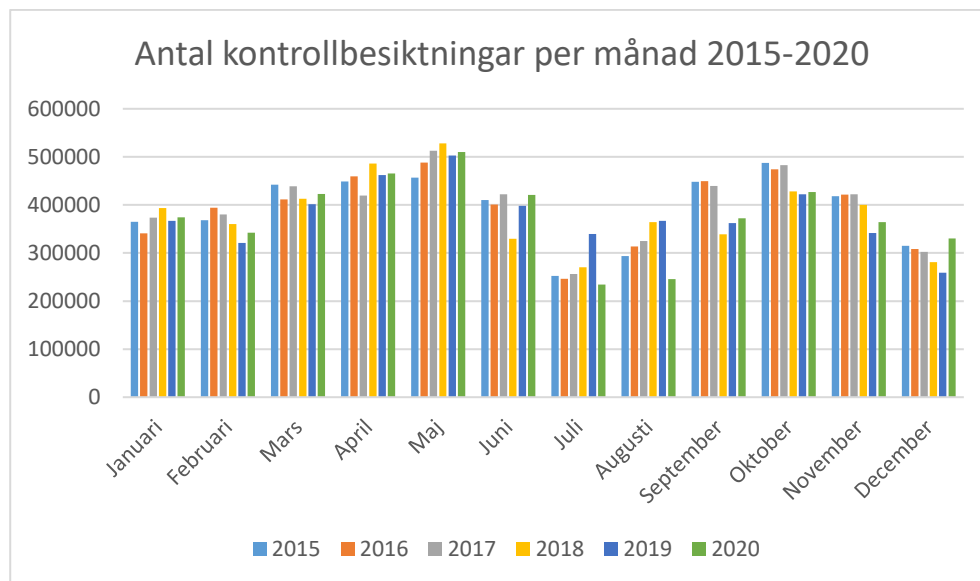
Vi har inte undersökt exakt hur många fordonsägare som utnyttjade det här undantaget och därför inte låtit besikta sitt fordon. Transportstyrelsen justerade framflyttning av besiktningensdatumen i vägtrafikregistret 29 juni 2020, det vill säga cirka en månad efter att beslutet om förlängd tidsfrist trädde i kraft. Eftersom många fordonsägare förlitar sig på vägtrafikregistrets uppgifter om senaste inställelседatum kan denna fördröjning ha spelat in på antalet fordon som utnyttjat förlängningen. Förlängningen ledde till en minskning av antalet besiktningar under juli, augusti och en markant ökning i december. Se Figur 3. Jämfört mellan åren är minskningen 2020 inte så påtaglig, se Figur 4.

---

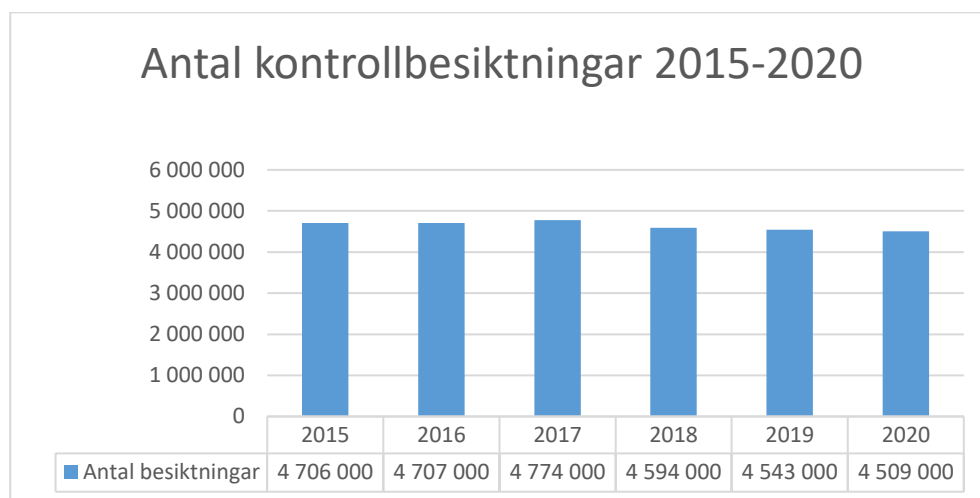
<sup>4</sup> EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/698 av den 25 maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna utbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32020R0698> .



Figur 3. Antal kontrollbesiktningar per månad 2015-2020. Efterkontroller inte inräknade.



Figur 4. Antal kontrollbesiktningar 2015-2020 avrundat till närmaste 1000-tal. Efterkontroller inte inräknade.



Transportstyrelsen antar också att många ägare till säsongsbetonade fordon, som husbilar och motorcyklar valt att utnyttja förlängningen. Många av dessa fordon kommer inte att besiktas förrän de ställs på inför sommarsäsongen 2021.

## 4.2 Besiktningföretagen har vidtagit förebyggande åtgärder mot smittspridningen

Besiktningföretagen har sedan mars 2020 vidtagit åtgärder för att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer för att minska smittspridningen. Bland annat har de infört striktare hygienregler för teknikerna, distanserat teknikern från kunden och kunderna från varandra. Företagen har även förenklat ombokningsreglerna om kunden känner sig sjuk. Åtgärderna har inte inneburit några hinder för fordonsägaren att kunna besikta sitt fordon. Vissa besiktningstationer har exempelvis erbjudit hämtning och lämning av fordon för besiktning vilket istället kan ha förbättrat tillgängligheten.

Besiktningföretagens branschorganisation FBB har haft dialog med Folkhälsomyndigheten kring åtgärderna. FBB säger att myndigheten inte har haft några synpunkter utifrån smittskyddssynpunkt och att myndigheten anger att vidtagna åtgärder varit relevanta.

Den nya pandemilagstiftningen ger möjligheter att föreskriva och besluta om åtgärder för att motverka trängsel eller på annat sätt förhindra smittspridning. Idag ställer en förordning<sup>5</sup> och Folkhälsomyndighetens föreskrift<sup>6</sup> vissa krav på sådana smittskyddsåtgärder för handelsplatser. Folkhälsomyndighetens jurister har gjort tolkningen att handelsplatser omfattar besiktningstationer, det är dock Länsstyrelserna som utövar tillsynen. FBB bedömer att besiktningstationerna uppfyller de flesta av pandemilagstiftningens krav redan sedan tidigare. Pandemilagstiftningen ger dock möjligheter att föreskriva om ytterligare åtgärder. Det är oklart om kontrollbesiktningen omfattas eller om det enbart är besiktningensorganens verksamhet utöver myndighetsutövandet som omfattas av pandemilagstiftningens skrivning om handelsplatser.

Transportstyrelsen kan inte bedöma sannolikheten för kommande extraordinära omständigheter till följd av coronapandemin som kan leda till åtgärder som gör att besiktning inte blir möjlig att utföra.

Enligt FBB har besiktningsteknikernas sjuktal legat på samma eller något förhöjd nivå jämfört med normalt. FBB har löpande uppdaterat Transportstyrelsen om sjukdomsläge, tillgänglighet och marknadens besiktningsskapacitet.

---

<sup>5</sup> Förordning (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19.

<sup>6</sup> HSLF-FS 2021:2 Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19.

## 5 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning

**Transportstyrelsens tillsyn ska kontrollera att besiktningens verksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Vår marknadsövervakning fokuserar på pris, tillgänglighet och teknikutveckling. Under 2020 har vi inte genomfört några tillsyner på besiktningstationer på grund av både personalförändringar och coronapandemin.**

Utifrån fordonslagens krav utför Transportstyrelsen stickprovskontroller. Ett stickprov kan omfatta allt ifrån samtliga besiktningföretag till ett enskilt företag eller en enskild besiktningstation.

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

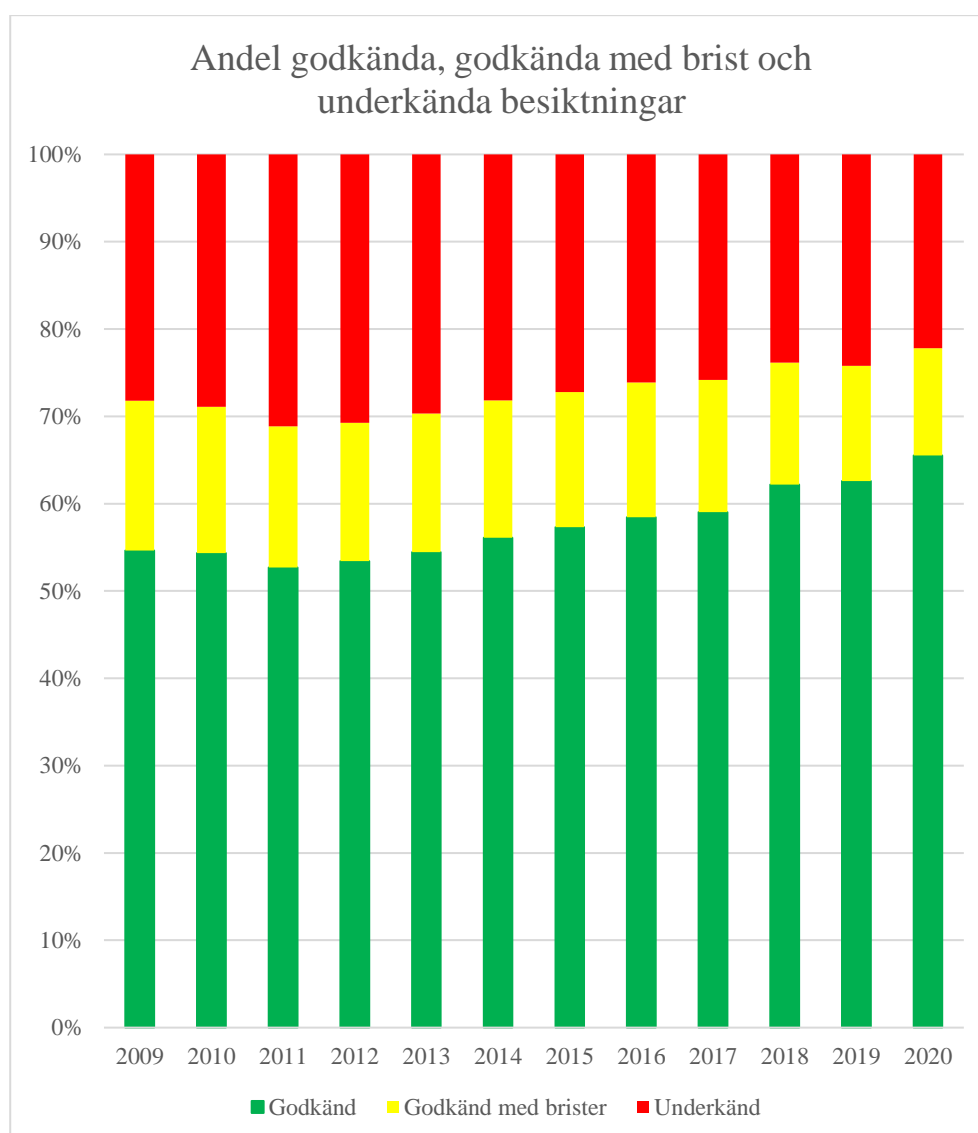
Under 2020 har vi inte genomfört några fysiska tillsyner på besiktningstationer på grund av både personalförändringar och coronapandemin. Transportstyrelsens arbete med kontroll att besiktningensmarknaden fungerar väl inriktas i huvudsak mot marknadens funktion, inte i första hand de enskilda besiktningarna. Men enskilda kunders klagomål utgör en 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 klagomål som hanteras av Swedac.

### 5.1 Fler fordon godkändes vid kontrollbesiktning

Sedan 2011 har fler och fler fordon godkänts för varje år vid kontrollbesiktning. Transportstyrelsen har även uppmärksammat viss förskjutning mellan besiktningar som är godkända och godkända med brist, andel godkända besiktningar har ökat, se Figur 5. Godkända fordon med brist är fordon vars brister anses vara av enklare art och som inte kräver en ombesiktning.

Under 2020 har fordonsägaren haft möjlighet att skjuta fram besiktningen på grund av coronapandemin, se Kapitel 4. Om alla dessa fordon besiktats under 2020 hade de påverkat den totala godkännandeprocenten.

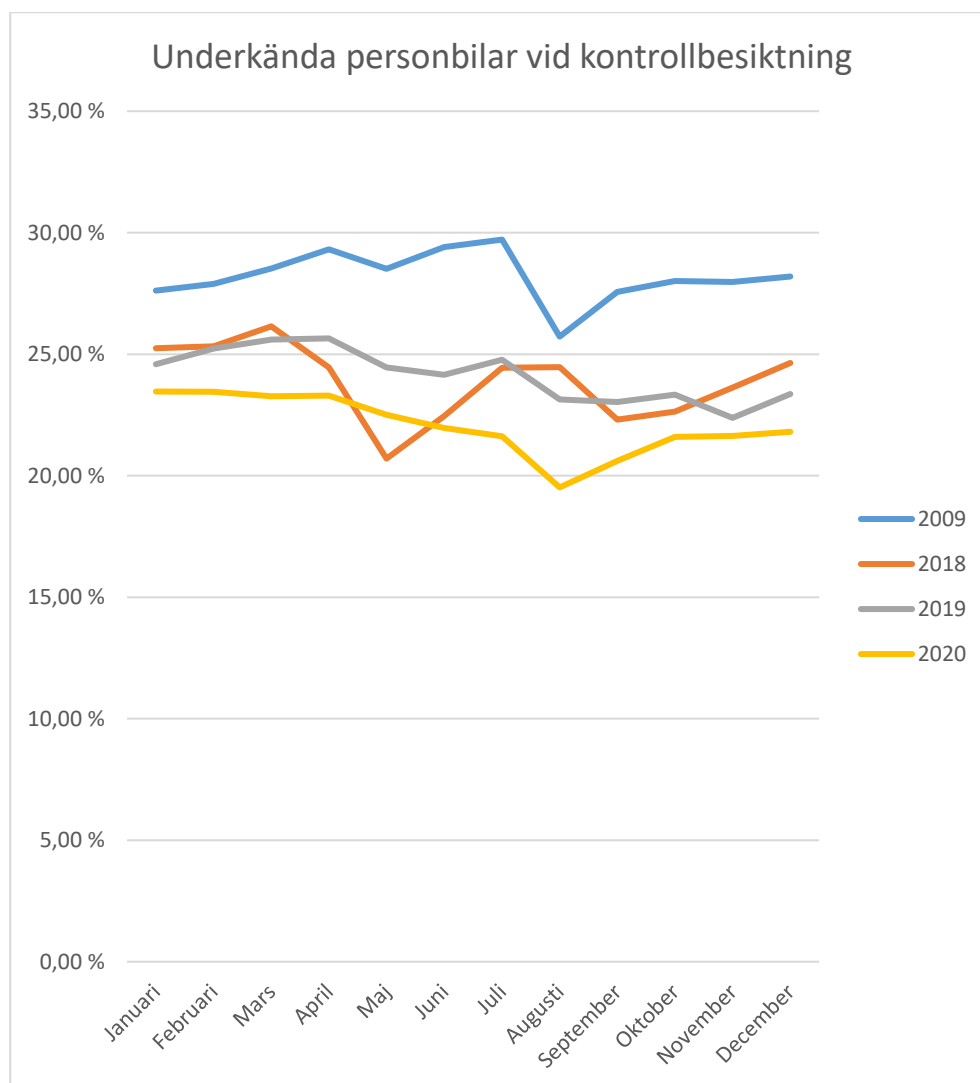
Figur 5. Andel godkända, godkända med brist och underkända besiktningar 2009-2020.



### Andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning

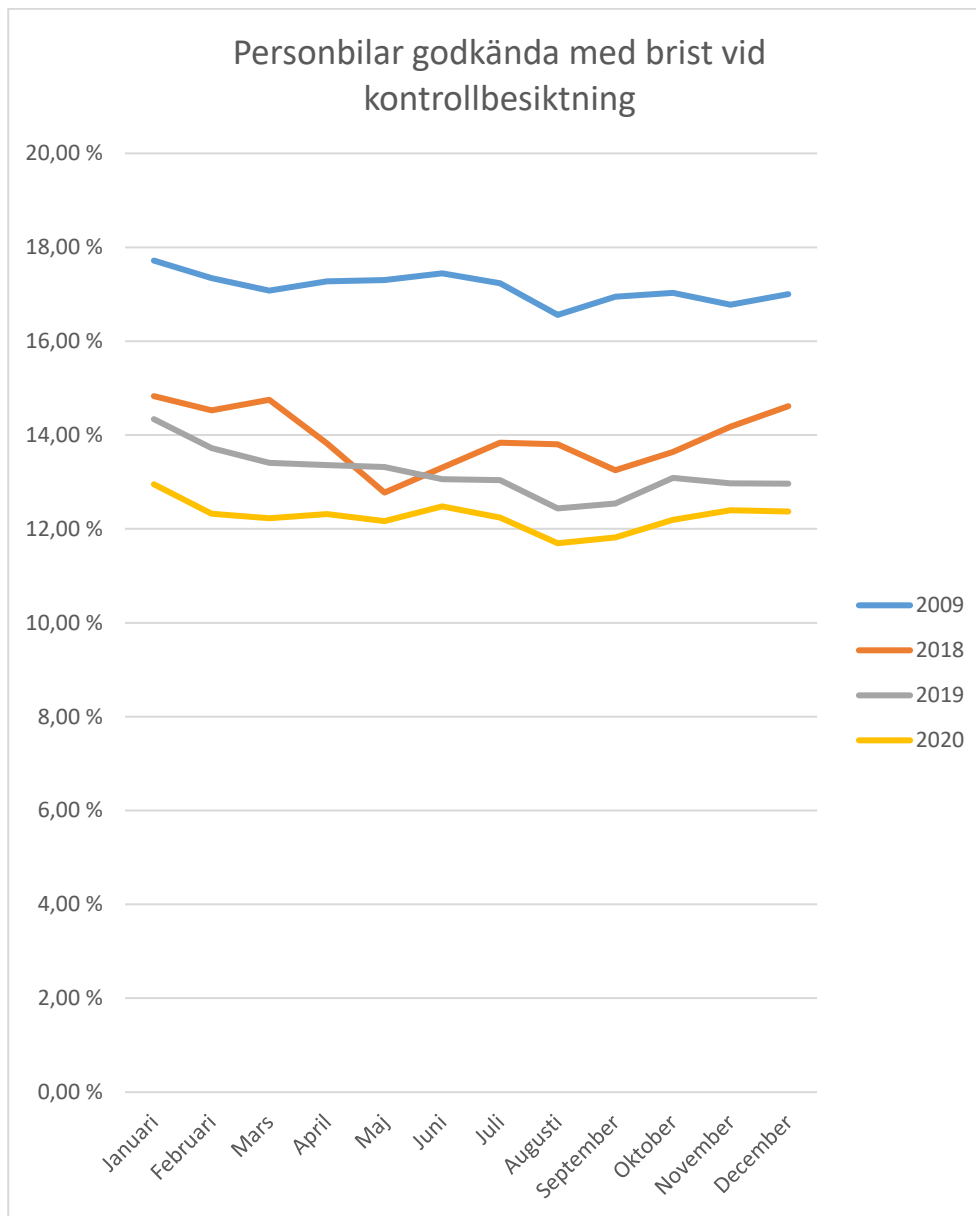
Figur 6 visar andelen underkända personbilar vid första kontrollbesiktning i hela landet per månad 2018 till 2020. I figuren finns även 2009 med som referensår eftersom det är det sista hela året innan marknaden omreglerades. 2018 avviker från övriga år då det är ett delat år då förändringar i föreskrifter började gälla 20 maj det året, vilket påverkade underkännandandelen. Under 2020 har andelen underkända personbilar minskat.

Figur 6. Andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning per månad 2009, 2018, 2019 och 2020.



Figur 7 visar andelen personbilar godkända med brist vid första kontrollbesiktning per månad för 2018, 2019 och 2020. 2009 är referensår från tiden innan omregleringen.

Figur 7. Andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning per månad 2009, 2018, 2019 och 2020.

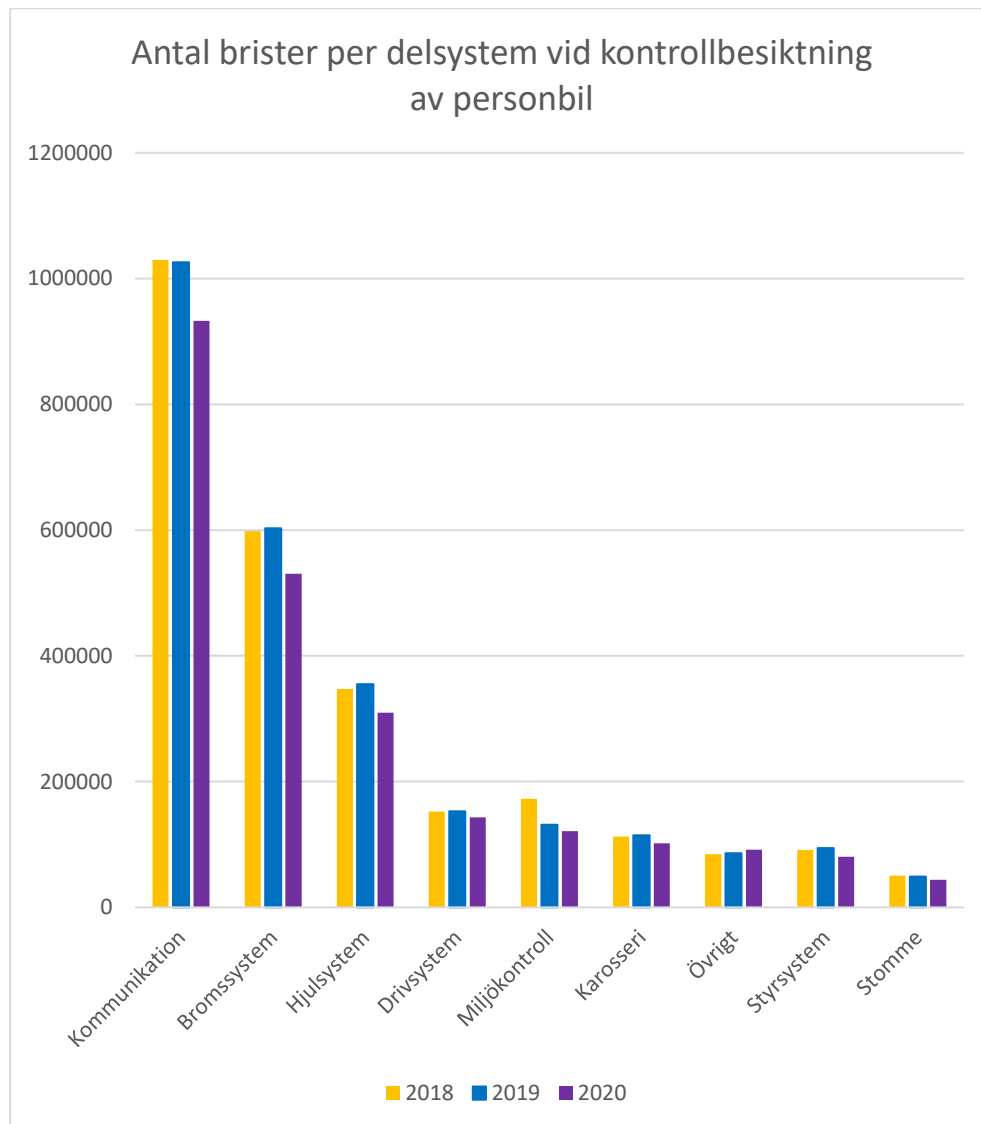


Godkänd med brist kallas också enkel brist/villkorstvåa och benämns ibland med 2x. Det är fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet utan krav på efterkontroll. Enkel brist är villkorad så att uppgår villkorstvåor till fem eller fler, alternativt att de samtidigt förekommer brister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

### Brister i kommunikationssystemet är vanligast

De punkter som teknikern ska kontrollera vid en kontrollbesiktning beskriver Transportstyrelsen i en föreskrift.<sup>7</sup> I den beskriver vi också vad som ska bedömas som en brist. Brister i kommunikationssystemet är vanligast, exempelvis belysningsbrister, se Figur 8.

Figur 8. Antalet brister per delsystem vid kontrollbesiktning av personbil 2018, 2019 och 2020.



<sup>7</sup> TSFS 2017:54 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.

## 5.2 Blandad prisutveckling på marknaden

**Prisutvecklingen har varit blandad under 2020. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mindre än KPI förutom för motorcyklar. För efterkontroll efter kontrollbesiktning har priserna ökat mindre än KPI för alla kontrollerade fordonstyper utom 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](http://transportstyrelsen.se).**

### **Besiktningföretagen rapporterar priserna till Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen begär varje år in faktiska prisuppgifter från besiktningföretagen. Företagen har lämnat in fullständiga uppgifter från september 2016 fram till idag men vi har inte på något sätt kontrollerat uppgifternas riktighet. Istället har vi använt ett statistiskt urval av företagens publicerade listpriser för att se om kurvorna pekar åt samma håll. Om vi redovisar priserna på en alltför detaljerad nivå kan det påverka besiktningföretagens affärsförhållanden och konkurrensmöjligheter. Därför har vi viktat priserna utifrån företagets produktion och anonymiserat uppgifterna.

Flera av de större besiktningföretagen anger ett frånpris eller ett prisspann på sina hemsidor, istället för ett fast listpris. Det gäller särskilt för kontrollbesiktning av personbil. Det betyder att kunden behöver påbörja en bokning för att få reda på det faktiska priset. Det kan därför bli ganska tidsödande att göra en prisjämförelse. Priserna varierar bland annat beroende på besiktningstation, dag och tid på dygnet. För den som söker ett lågt pris finns de bästa priserna på mindre attraktiva tider, exempelvis mitt på för- eller eftermiddagen. Priserna varierar också beroende på betalningssätt och framförhållning till besiktningstillfället. Ofta har också nyetablerade stationer specialerbjudanden.

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

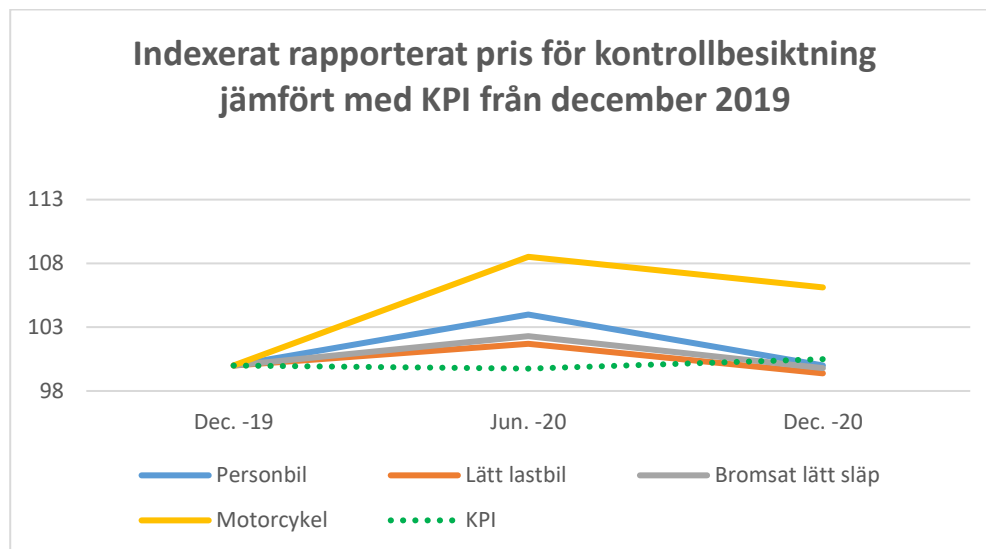
- Personbil
- Lätt lastbil med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Lätt bromsad släpvagn med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Motorcykel



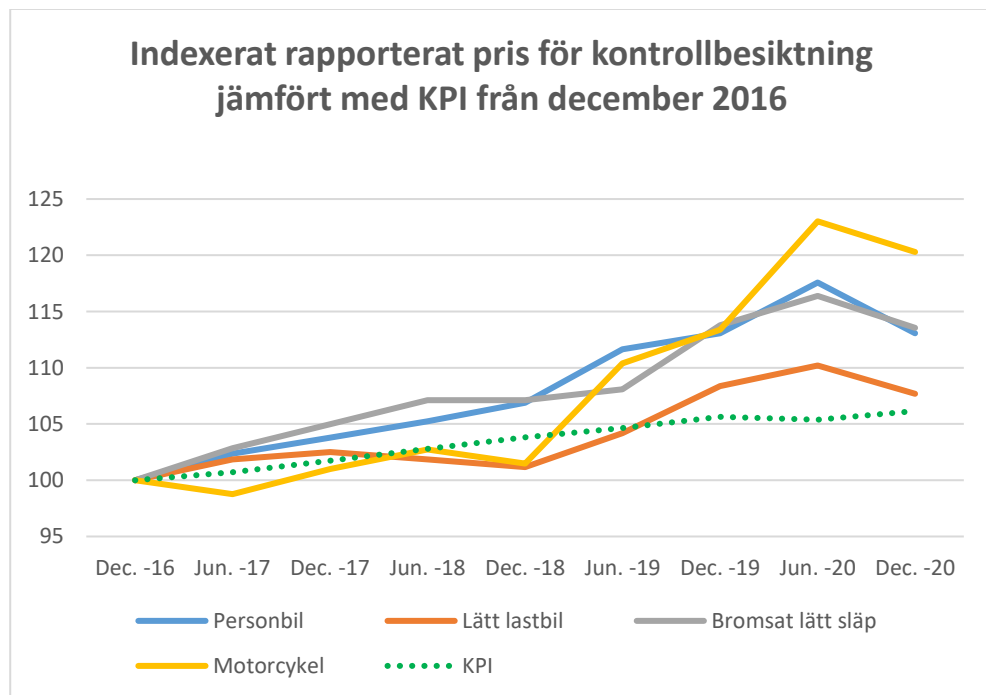
### 5.2.1 Kontrollbesiktningpriserna har minskat jämfört med konsumentprisindex (KPI) utom för motorcykel

Sett över hela 2020 har de rapporterade priserna för kontrollbesiktning ökat mindre än KPI för alla kontrollerade fordonstyper utom motorcykel. Se Figur 9. Sedan 2016 ser vi en mer blandad utveckling, se Figur 10.

Figur 9. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2019.

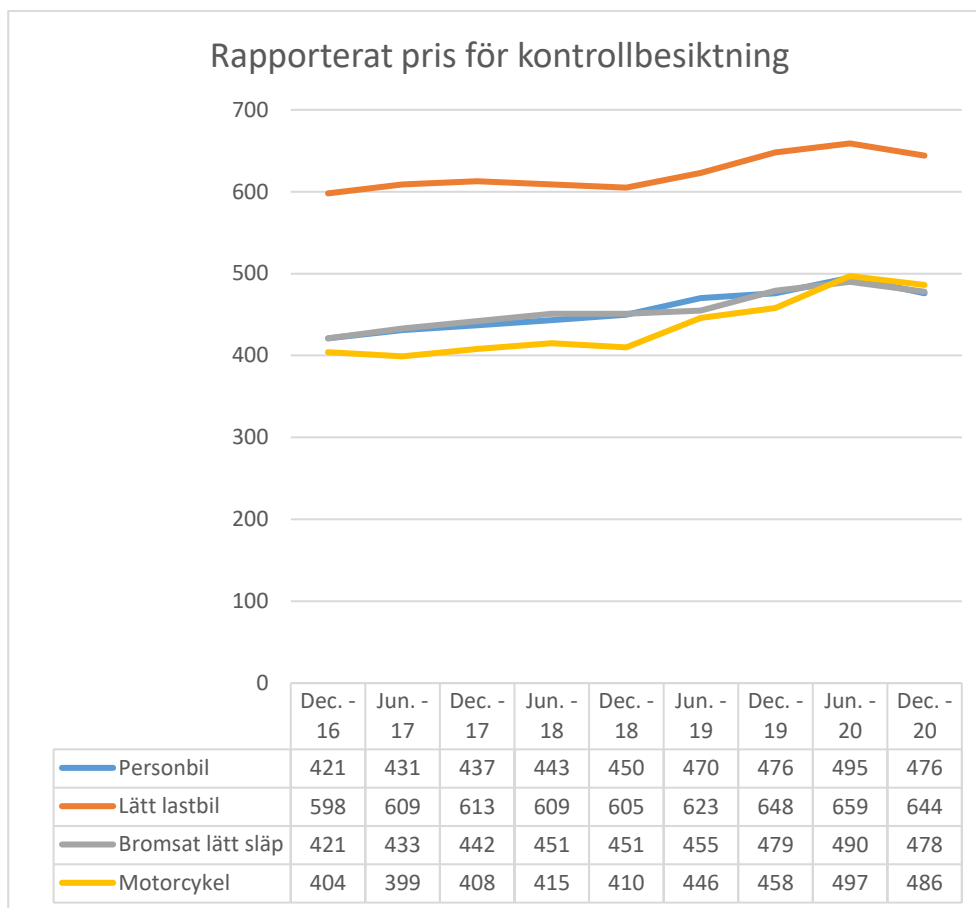


Figur 10. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.



Figur 11 visar de rapporterade priserna i kronor inklusive moms sedan december 2016.

Figur 11. Rapporterat pris för kontrollbesiktning sedan december 2016.



### Vad är konsumentprisindex (KPI)?

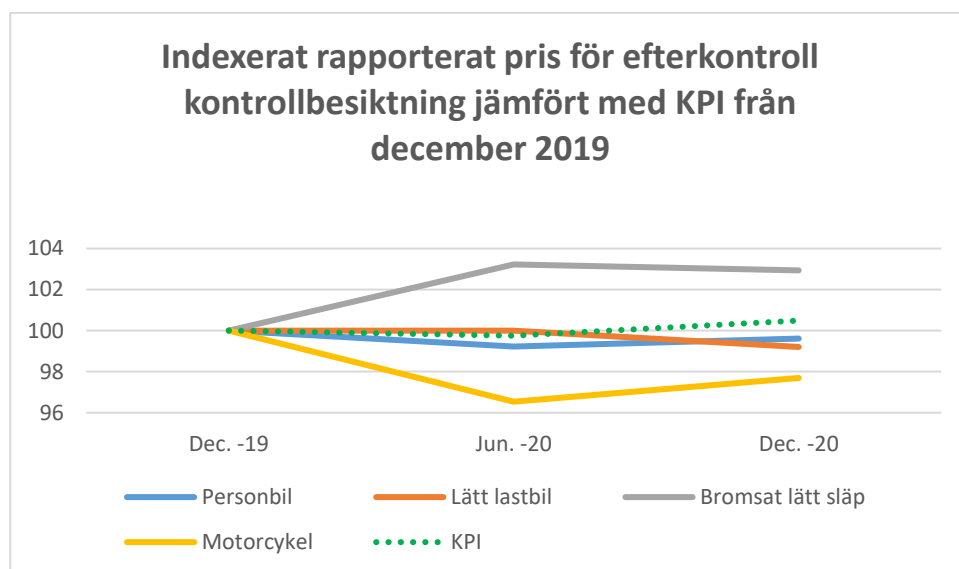
Statistiska centralbyrån (SCB) tar fram konsumentprisindex (KPI). Indexet mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

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/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/).

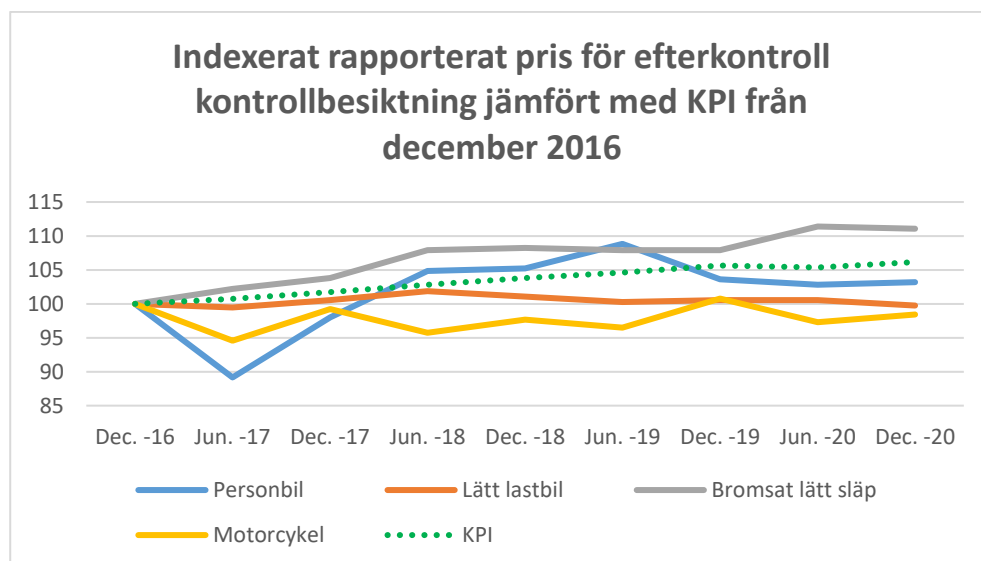
### 5.2.2 Efterkontrollspriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI)

Sett över hela 2020 har snittpriserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning ökat mindre än KPI för alla kontrollerade fordonstyper utom bromsade lätta släp. Se Figur 12. Sedan 2016 ser vi också en blandad utveckling, se Figur 13.

Figur 12. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2019.

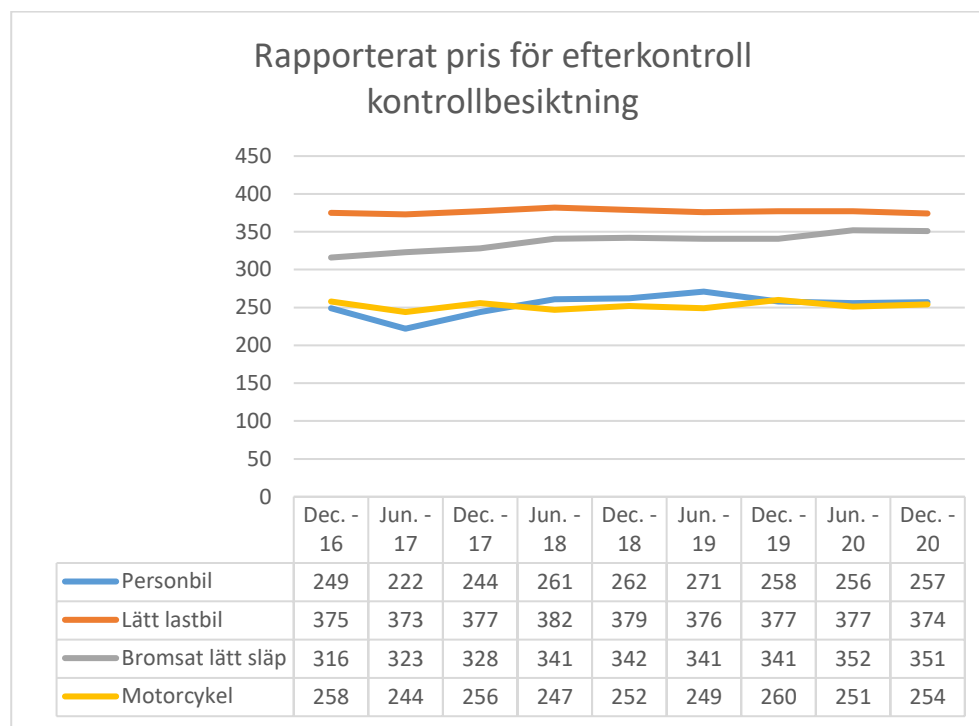


Figur 13. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.



Figur 14 visar de rapporterade priserna inklusive moms sedan 2016.

Figur 14. Rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning sedan december 2016.



### 5.3 Transportstyrelsen kunde inte bedöma teknikutvecklingen

Transportstyrelsen har inte kunnat bedöma teknikutvecklingen under 2020. Det beror på att vi inte genomfört några stickprov på besiktningstationerna på grund av personalförändringar och coronapandemin.

Med teknikutveckling menar vi den teknik- och metodutveckling som besiktningföretagen själva bedriver. Det vill säga utveckling utöver de minimikrav som Transportstyrelsen ställer på den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningföretagen ska använda vid en besiktning.

## 5.4 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningstationer och fler tekniker

**Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat från 533 till 554 under 2020, vilket är en ökning med knappt 4 procent. Stationernas öppettider möter också i stort kundernas behov. Samtidigt har antalet besiktningstekniker ökat med 4,1 procent till 2 016 stycken från 2019 till 2020. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.**

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

### 5.4.1 Bilprovningen upphörde med mobila besiktningstationer

Aktiebolaget Svensk Bilprovning mobila besiktningstationer togs ur bruk sista december 2020. Anledningen uppges vara att de nått sin tekniska livslängd och att det inte skulle vara affärsmässigt försvarbart att ersätta dem. Bilprovningen införskaffade två mobila besiktningenheter före omregleringen 2010. En mobil station är lite förenklad en station som är monterad på en tung påhängsvagn. Vagnen dras mellan orterna av en dragbil. Mobilerna har betjänat sju mindre orter där det inte finns någon fast besiktningstation. Orterna är: Arjeplog, Funäsdalen, Gäddede, Karesuando, Särna, Tärnaby och Överkalix. Swedacs ackrediteringsbeslut i frågan kom först i början av 2021. Därför finns stationerna fortfarande med i summeringen i den här årsrapporten.

I samband med nedläggningen fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag<sup>8</sup> om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd. Regeringsuppdraget ska redovisas till regeringskansliet senast 15 januari 2021.

---

<sup>8</sup> Regeringsbeslut 2020-11-05 I2020/02788.

## 5.4.2 Antalet stationer för lätta fordon har ökat med knappt 4 procent

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 533 till 554 under 2020; en ökning med knappt 4 procent. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län fått fler besiktningsstationer, se Tabell 4.

Tabell 4. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2020. 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	2020
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11	11	11
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19	22	25
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14	18	19
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18	19	20
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	9
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21	21	22
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15	15	18
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12	12	12
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18	18	19	19
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69	74	76
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68	70	73
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18	19	19	19
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13	16	17
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21	22	21
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16	19	19
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10	11	13
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16	18	18
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87	90	92
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17	19	20
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24	25	27
<b>Totalt</b>	<b>196</b>	<b>232</b>	<b>270</b>	<b>314</b>	<b>380</b>	<b>444</b>	<b>451</b>	<b>473</b>	<b>500</b>	<b>533</b>	<b>554</b>

Källa: Swedac.

### 5.4.3 Tre stationer för tunga fordon har öppnat och en har stängt

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2020 jämfört med föregående år. En besiktningsstation för tunga fordon har öppnat i Kalmar och två har öppnat i Stockholmsområdet; i Skogås och Arlandastad. Samtidigt har en station stängt i Märsta. Sedan omregleringen 2010 har tillgängligheten kontinuerligt ökat och 31 nya stationer har öppnat i 15 av Sveriges 21 län. Inget län har fått färre stationer, se Tabell 5.

Tabell 5. Antal besiktningsstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2020. 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	2020
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	9
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7
Norrbottnen	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16	16	16	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14	14	14	15
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9	9	9	9
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26	26	27	27
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7	8	8	8
<b>Totalt</b>	<b>146</b>	<b>147</b>	<b>149</b>	<b>150</b>	<b>155</b>	<b>160</b>	<b>164</b>	<b>168</b>	<b>169</b>	<b>175</b>	<b>177</b>

Källa: Swedac.

#### 5.4.4 Stationernas öppettider mötte kundernas önskemål

Transportstyrelsen följer besiktningsstationernas öppettider via ett statistiskt urval sedan 2019. Vi har inte heller märkt någon ökning av antalet kundklagomål till Transportstyrelsen angående öppettider.

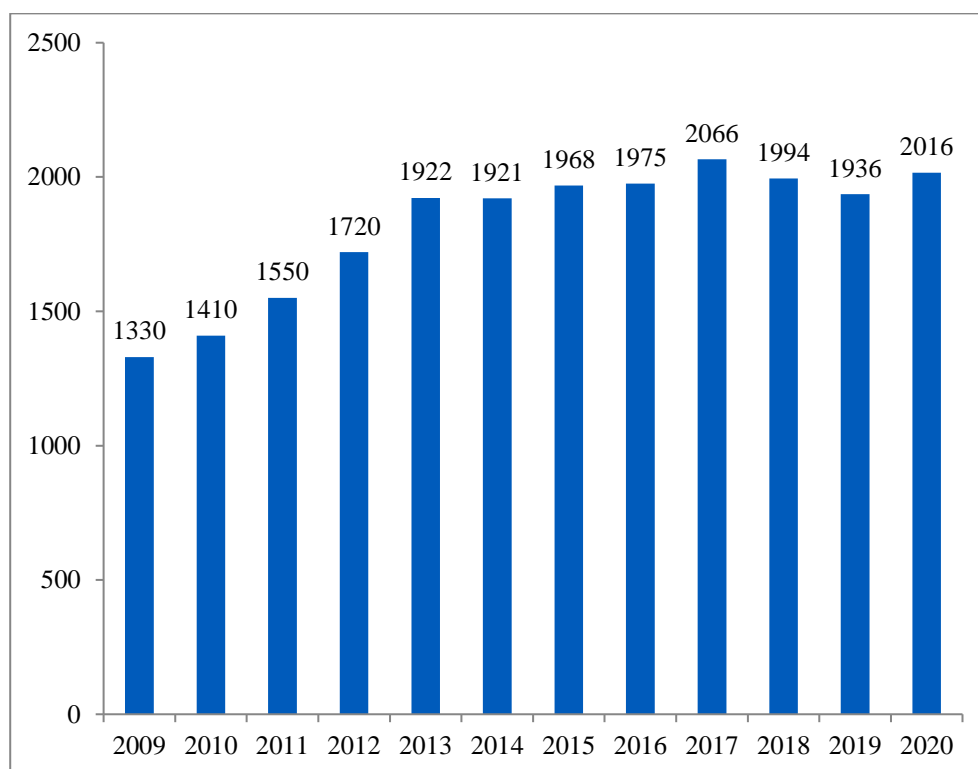
Vår samlade bedömning är att marknaden mötte kundernas behov av besiktningstider.

#### 5.4.5 Antalet besiktningstekniker har ökat med 4,1 procent

Varje höst begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningsföretagen om antalet besiktningstekniker som var aktiva vid halvårsskiftet. Enligt företagen verkade 2 016 tekniker på marknaden 2020. Det är en ökning med 4,1 procent jämfört med 2019, se Figur 15.

Under 2020 hade 159 tekniker en utökad behörighet. Det innebär att hen får utföra mer tekniskt komplicerade besiktningar, bland annat registreringsbesiktningar. Det ska jämföras med 158 tekniker 2019.

Figur 15. Antal verksamma besiktningstekniker 2009-2020.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.



## 6 Utfall av 2020 års fokusområden

I Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2019<sup>9</sup> sa vi att vi under 2020 skulle titta på hur besiktningensbranschen kan göra det kollektiva resandet attraktivare. Det arbetet har vi varit tvungna att skjuta framåt i tiden. Istället har vi fokuserat på olika aktiviteter kopplat till coronapandemin.

## 7 Vårt arbete 2021

Under 2021 kommer Transportstyrelsen, utöver sitt ordinarie arbete med att kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl, fortsatt studera hur coronapandemin har påverkat marknaden.

## 8 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att fordonsbesiktningensmarknaden fortsätter att utvecklas. Samtidigt är 2020 ett dåligt år att dra några mer långtgående slutsatser ifrån, på grund av coronapandemin. Det vi kan konstatera är att konkurrensen har ökat och antalet besiktningstationer har blivit fler. Prisutvecklingen har varit blandad; vissa priser har ökat mer än KPI, andra mindre. Samtidigt har antalet besiktningstekniker blivit fler.

---

<sup>9</sup> Se [transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se), diarienummer TSV 2019:5741.

