

## **Rapport om fordonsbesiktnings- marknaden 2021**

Indragen ackreditering, många besiktningar och blandad prisutveckling.



© Transportstyrelsen

Avdelning Väg- och järnväg  
Enhet Teknik Väg

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

Dnr/Beteckning TSV 2022-516

ISBN

Författare Linda Hansdotter, Peter Holmlund, Ingela Svensson och Patrik  
Andersson, Swedac

Månad År November 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av den omreglerade fordonsbesiktningsmarknaden. Rapporten beskriver främst utvecklingen under 2021, men även utvecklingen sedan omregleringen 2010. 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 fordonsbesiktningsbranschen.

Rapporten är framtagen av Linda Hansdotter, Peter Holmlund och Ingela Svensson vid sektionen infrastrukturegler på Transportstyrelsen. Patrik Andersson på Swedac har bidragit i delar till avsnittet om teknikutveckling.

Borlänge, november 2022

Johan Båging  
Chef sektion infrastrukturegler

## Sammanfattning

1 juli 2010 omreglerade regeringen fordonsbesiktningensmarknaden. Transportstyrelsen fick då i uppdrag att kontrollera att marknaden fungerar väl. Sammanfattningsvis gör vi följande iakttagelser under 2021:

- Riksrevisionen publicerade en granskningsrapport om omregleringen. I rapporten riktar Riksrevisionen kritik mot regeringen, Transportstyrelsen och Swedac.
- Dekra förlorade sin rätt att besikta fordon på grund av brister vid Swedacs återkommande tillsyn. Det betyder att nio besiktningföretag verkade på marknaden sista december 2021.
- Marknadskoncentrationen på fordonsbesiktningensmarknaden var fortsatt måttlig. Produktiviteten har ökat men Coronapandemin gör slutsatserna osäkra.
- Polisen utreder flera fall av oegentligheter vid besiktning. Ett fall har gått till åtal.
- Besiktningföretagen har klarat det andra Coronaåret bra och kunnat hantera den ökade mängd fordon som behövt besiktas.
- Transportstyrelsen har inte genomfört några tillsyner på besiktningstationerna men andra tillsynsaktiviteter.
- Sedan 2011 har fler och fler personbilar godkänts för varje år vid kontrollbesiktning. Besiktningföretagen rapporterar färre och färre brister.
- Prisutvecklingen har varit blandad. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll efter kontrollbesiktning är prisutvecklingen blandad jämfört med KPI.
- Swedac har kontrollerat teknikutvecklingen åt Transportstyrelsen. Swedac kan konstatera att teknikutveckling inom fordonsindustrin går fort framåt medan motsvarande utveckling av kontrollmetoder inom besiktningensbranschen inte märks i motsvarande grad.
- Antalet besiktningstationer för lätta fordon minskade främst på grund av Dekras förlorade ackreditering. Minskningen är på drygt 10 procent, från 554 till 497 stycken. Antalet besiktningstekniker har ökat med 2,8 procent till 2 073 stycken från halvårsskiftet 2020 till halvårsskiftet 2021. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.
- Transportstyrelsen avrapporterade ett regeringsuppdrag om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd. Tillgängligheten i glesbygd har förbättrats sedan omregleringen men nedläggningen av mobila besiktningstationer ger stora effekter för en liten grupp fordonsägare.



## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>INNEHÅLL</b> .....	<b>6</b>
<b>1 TRANSPORTSTYRELSEN SKA KONTROLLERA ATT BESIKTNINGSVERKSAMHETEN FUNGERAR VÄL EFTER OMREGLERINGEN</b> .....	<b>7</b>
<b>2 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN</b> .....	<b>7</b>
2.1 Riksrevisionen riktade kritik mot regeringen, Transportstyrelsen och Swedac.....	8
2.2 Dekra förlorade sin rätt att besikta fordon.....	9
2.3 Nio besiktningföretag efter att Dekra lämnat marknaden.....	9
2.4 Marknadskoncentrationen var fortsatt måttlig.....	11
2.5 Produktiviteten har ökat men Coronapandemin gör slutsatserna osäkra.....	13
2.6 Oegentligheter vid besiktning.....	14
2.7 Besiktningföretagen har klarat det andra Coronaåret bra.....	14
<b>3 TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING</b> <b>15</b>	
3.1 Trafiksäkerhet och Miljö. Fler personbilar blir godkända.....	16
3.2 En blandad prisutveckling.....	20
3.2.1 Kontrollbesiktningpriserna har ökat jämfört med konsumentprisindex (KPI).....	21
3.2.2 Efterkontrollpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI).....	23
3.3 En blygsam teknikutveckling under året.....	25
3.4 En fortsatt god tillgänglighet.....	25
3.4.1 Antalet besiktningstationer för lätta fordon minskade på grund av Dekras förlorade ackreditering.....	26
3.4.2 Antalet besiktningstationer för tunga fordon har ökat något...27	
3.4.3 Kunderna var i stort nöjda med stationernas öppettider.....	28
3.4.4 Antalet besiktningstekniker har ökat med 2,8 procent till halvårsskiftet 2021.....	28
3.4.5 Förbättrad tillgänglighet i glesbygd men nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp.....	29
<b>4 UTFALL AV 2021 ÅRS FOKUSOMRÅDEN OCH VÅRT ARBETE 2022</b> .....	<b>29</b>
<b>5 SLUTSATSER</b> .....	<b>29</b>

## 1 Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningens verksamheten fungerar väl efter omregleringen

Regeringen omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden den 1 juli 2010. I samband med omregleringen 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).

Transportstyrelsen tolkar orden *fungerar väl* i lagen som att besiktningens verksamheten ska fungera minst lika bra som innan omregleringen. I begreppet lägger myndigheten 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 publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningensmarknaden sedan 2011. 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).

## 2 Fordonsbesiktningensmarknaden

**Under året publicerade Riksrevisionen en granskningsrapport om omregleringen. I rapporten riktar Riksrevisionen kritik mot regeringen, Transportstyrelsen och Swedac.**

**Dekra förlorade sin rätt att besikta fordon på grund av brister vid Swedacs återkommande tillsyn. Det betyder att nio besiktningensföretag verkade på marknaden sista december 2021.**

**Marknadskoncentrationen på fordonsbesiktningensmarknaden var fortsatt måttlig. Produktiviteten har ökat men Coronapandemin gör slutsatserna osäkra.**

**Polisen utreder flera fall av oegentligheter vid besiktning. Ett fall har gått till åtal.**

**Besiktningensföretagen har klarat det andra Coronaåret bra och kunnat hantera den ökade mängd fordon som behövt besiktas.**

## 2.1 Riksrevisionen riktade kritik mot regeringen, Transportstyrelsen och Swedac

Under vintern 2020 och våren 2021 genomförde Riksrevisionen en granskning om omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon.

Riksrevisionens granskning visar att:

- Inslaget av entreprenörskap är litet
- Tillgängligheten och valfriheten har ökat sett över hela riket
- Priserna för besiktning har ökat mer än konsumentprisindex
- Andelen underkända fordon minskar men klagomålen ökar
- Det finns brister i förutsättningarna för Swedacs tillsyn
- Transportstyrelsens tillsyn är i det närmaste obefintlig.

Riksrevisionen rekommenderar att:

- Regeringen bör ombesörja att skrivningarna i fordonslagen justeras så att Swedac vandelsprövar alla styrelseledamöter i besiktningensföretagens bolagsstyrelser
- Regeringen bör säkerställa att Transportstyrelsen utövar tillsyn över besiktningensmarknaden
- Swedac bör återkommande vandelspröva besiktningensföretagens ledning
- Transportstyrelsen bör fullfölja sitt uppdrag att utöva tillsyn över besiktningensmarknaden genom att tillföra verksamheten resurser och personal
- Transportstyrelsen och Swedac bör klargöra vilka möjligheter det finns för Swedac att ta del av uppgifter om besiktningensföretagens statistik från Transportstyrelsen.

Granskningsrapporten ligger på Riksrevisionens hemsida, riksrevisionen.se.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> RIR 2021:11 ISBN 978-91-7086-593-0.



## 2.2 Dekra förlorade sin rätt att besikta fordon

Swedac beslutade i december att återkalla ackrediteringen för Dekra Automotive AB (Dekra Bilbesiktning) med omedelbar verkan. Skälen till beslutet baseras på anmärkningar vid myndighetens återkommande tillsyn. Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) är den myndighet i Sverige som genomför ackreditering av besiktningsföretag. Swedacs beslut<sup>2</sup> innebär att Dekra inte längre får besikta fordon på sina cirka 50 besiktningsstationer. Beslutet berör cirka 220 medarbetare.

Dekra bestämde sig för att begära inhibition hos Förvaltningsrätten. En inhibition skulle innebära att Swedacs beslut tills vidare inte skulle gälla. Förvaltningsrätten valde att avslå Dekras yrkande. Företaget gick då vidare till de två högre rättsinstanserna, Kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen, utan att få gehör för sin sak. Efter det har Dekra beslutat att dra tillbaka sin överklagan. Därmed kommer det inte att bli slutligt rättsligt prövat om Swedac gjorde rätt eller fel.

2021 var Dekra Sveriges femte största fordonsbesiktningsföretag. Företaget rapporterade cirka elva procent av alla besiktningar som rapporterades till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen gör bedömningen att Swedacs beslut inte påverkat fordonsägarnas möjlighet att få sitt fordon besiktat. De övriga besiktningsföretagen hade tillgänglig besiktningskapacitet.

Vid tidpunkten för den här årsrapportens sammanställning har Dekra åter blivit ackrediterade för att besikta lätta och övriga fordon.

## 2.3 Nio besiktningsföretag efter att Dekra lämnat marknaden

Fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.<sup>3</sup> Det finns fyra olika former av besiktningar: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. Nio besiktningsföretag verkade på marknaden 31 december 2021. Besiktningsföretagen 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 granskar till exempel krav på att företagen:

<sup>2</sup> Swedacs beslut 2019/2683 2021-12-01.

<sup>3</sup> Fordonslagen (2002:574) 4 kap. 2 a § Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,
3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

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

Swedac ackrediterar även de certifieringsorgan som certifierar besiktningstekniker.

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>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 (2020 års siffror inom parentes)</b>	<b>7 (8)</b>	<b>5 (6)</b>	<b>3 (4)</b>

Tabell 1. Besiktningföretagens ackreditering. Källa: Swedac.

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

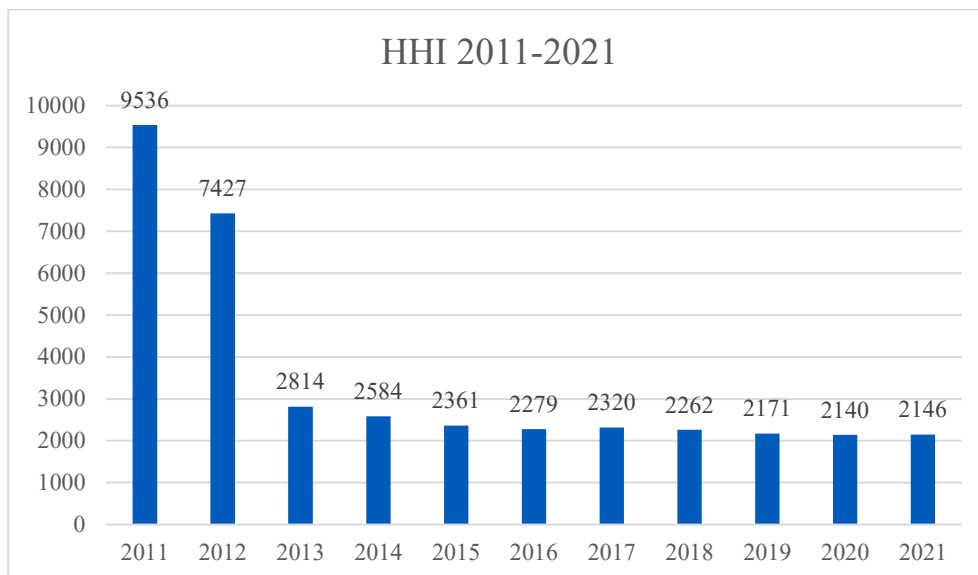
## 2.4 Marknadskoncentrationen var fortsatt måttlig

Under 2021 var det små förändringar i besiktningensföretagens marknadsandelar jämfört med 2020, se Tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Besiktningensföretag	2020	2021
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	26,19 %	25,74 %
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	24,15 %	24,03 %
<b>Carspect AB</b>	15,22 %	15,23 %
<b>DEKRA Automotive AB</b>	11,02 %	10,81 %
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>	0,17 %	0,12 %
<b>Fordonsprovarna i väst AB</b>	0,15 %	0,13 %
<b>Kiwa Inspecta AB</b>	0,02 %	0,02 %
<b>Opus Bilprovning AB</b>	22,76 %	23,60 %
<b>Rise SMP Svensk Maskinprovning AB</b>	0,10 %	0,11 %
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	0,22 %	0,20 %

Tabell 2. Besiktningensföretagens marknadsandelar 2020 och 2021.

Transportstyrelsen följer marknadskoncentrationen med hjälp av Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). Marknadskoncentrationen har totalt sett ökat något, från 2140 år 2020 till 2146 år 2021. Eftersom värdet är mellan 1500 och 2500 betraktar vi marknadskoncentrationen som fortsatt måttlig. Se Figur 1 och faktarutan om HHI nedan.



Figur 1. Herfindahl-Hirschmans Index (HHI) 2011-2021.

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

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

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

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

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

## 2.5 Produktiviteten har ökat men Coronapandemin gör slutsatserna osäkra

Sedan 2014 begär Transportstyrelsen in uppgifter om antalet besiktningstekniker från besiktningföretagen varje halvårsskifte. Tillsammans med uppgiften om den totala mängden utförda besiktningar ger det oss en möjlighet att på ett övergripande sätt följa produktivitetsförändringar, mätt som antalet besiktningar per tekniker, i branschen över tid. Under både 2020 och 2021 har antalet besiktningar påverkats av myndighetsingripande på grund coronapandemin, se även Kapitel 2.7. Eftersom denna åtgärd legat utanför besiktningföretagens kontroll är det svårt att dra några säkra slutsatser om produktivitetens utvecklingen inom själva företagen under dessa år.

Vid halvårsskiftet 2021 arbetade 2 073 tekniker hos besiktningföretagen, vilket kan jämföras med 2 016 år 2020. Teknikerna ägnade i genomsnitt 94 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.

	Antal besiktningar	Antal tekniker	Procent av arbetstiden för föreskrivna besiktningar	Antal besiktningar per tekniker
2014	5 870 000	1921	93	3286
2015	5 860 000	1968	93,3	3191
2016	5 750 000	1975	93,5	3114
2017	5 810 000	2066	93,5	3008
2018	5 580 000	1994	93,5	2993
2019	5 590 000	1936	93	3105
2020	5 490 000	2016	93,4	2916
2021	6 120 000	2073	94	3141

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker. Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

## 2.6 Oegentligheter vid besiktning

Under året har Transportstyrelsen fått information om misstanke om oegentligheter vid några besiktningsstationer. Vid tidpunkten för den här årsrapportens sammanställning har ett ärende rörande mutbrott gått vidare till åtal och ytterligare några ärenden utreds av Nationella anti-korruptionsgruppen vid polisen. Berörda besiktningsföretag har vidtagit åtgärder för att motverka oegentligheter. Flera av åtgärderna har anammats av övriga besiktningsföretag och vår bedömning är att branschen över lag har skärpt sina rutiner för att motverka oegentligheter.

## 2.7 Besiktningsföretagen har klarat det andra Coronaåret bra

På grund av coronapandemin fattade EU-kommissionen 2020 beslut om en förordning som innebar tillfälliga lättnader och undantag från regler inom transportområdet. Förordningen heter Omnibusförordningen<sup>4</sup> och gav bland annat möjligheten till förlängd inställetid för kontrollbesiktning. Inställetiden 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 besiktningspliktiga fordon. Den här förskjutningen framåt i tiden gjorde att antalet besiktade fordon var högt under 2021. Besiktningsföretagen har haft kapacitet att hantera den större mängden besiktningar, även om det periodvis har varit ett högt tryck på vissa besiktningsstationer.

---

<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> .

### **3 Transportstyrelsens tillsyn 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 2021 har vi inte genomfört några tillsyner på besiktningstationerna. Däremot har vi genomfört andra tillsynsaktiviteter, se Kapitel 2.6.

Sedan 2011 har fler och fler personbilar godkänts för varje år vid kontrollbesiktning. Besiktningföretagen rapporterar färre och färre brister.

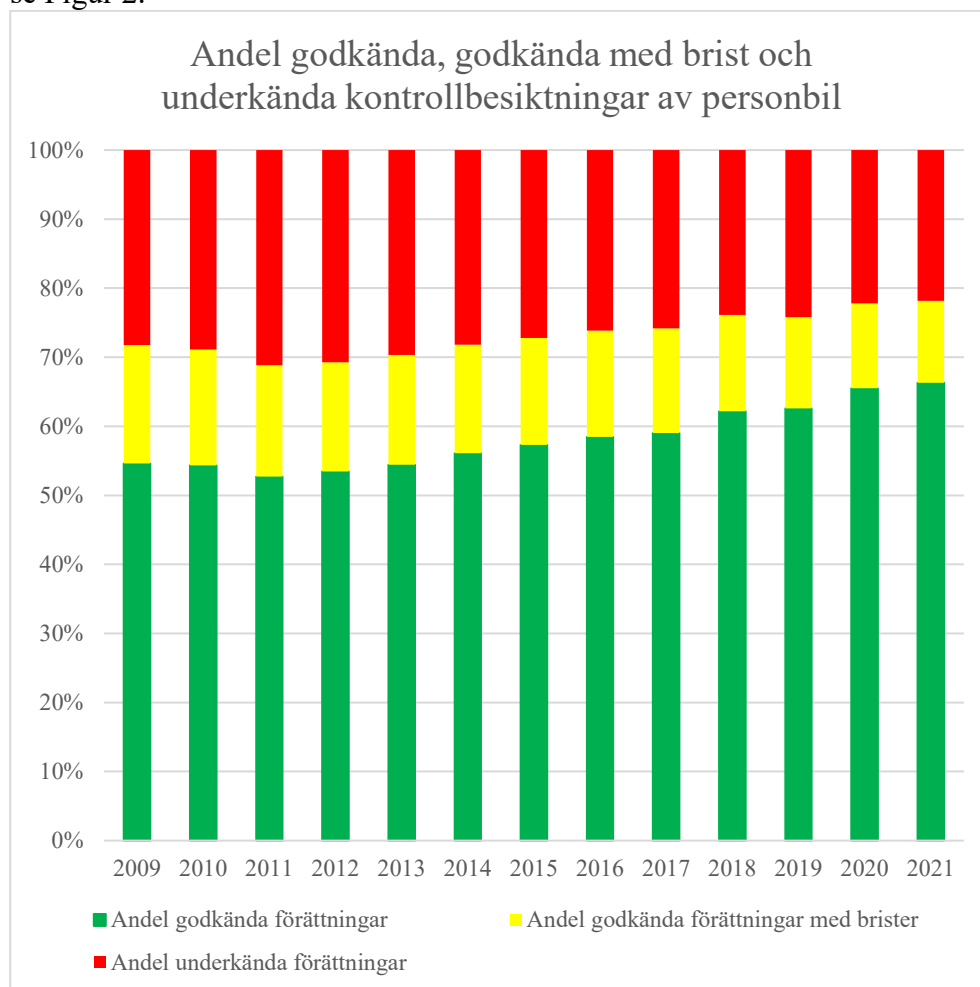
Prisutvecklingen har varit blandad under 2021. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll efter kontrollbesiktning är prisutvecklingen blandad jämfört med KPI. Under 2021 har Swedac kontrollerat teknikutvecklingen åt Transportstyrelsen. Swedac kan konstatera att teknikutveckling inom fordonsindustrin går fort framåt medan teknikutveckling inom besiktningensbranschen inte märks i motsvarande grad.

Antalet besiktningstationer för lätta fordon minskade på grund av Dekras förlorade ackreditering. Antalet besiktningstekniker har ökat fram till halvårsskiftet. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Under året avrapporterade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd. Tillgängligheten i glesbygd har förbättrats sedan omregleringen men nedläggningen av mobila besiktningstationer ger stora effekter för en liten grupp fordonsägare.

### 3.1 Trafiksäkerhet och Miljö. Fler personbilar blir godkända

Sedan 2011 har fler och fler personbilar godkänts för varje år vid kontrollbesiktning. I dagsläget vet Transportstyrelsen inte vad det beror på. Vi har även uppmärksammat viss förskjutning mellan besiktningar som är godkända och godkända med brist<sup>5</sup>, andel godkända besiktningar har ökat, se Figur 2.



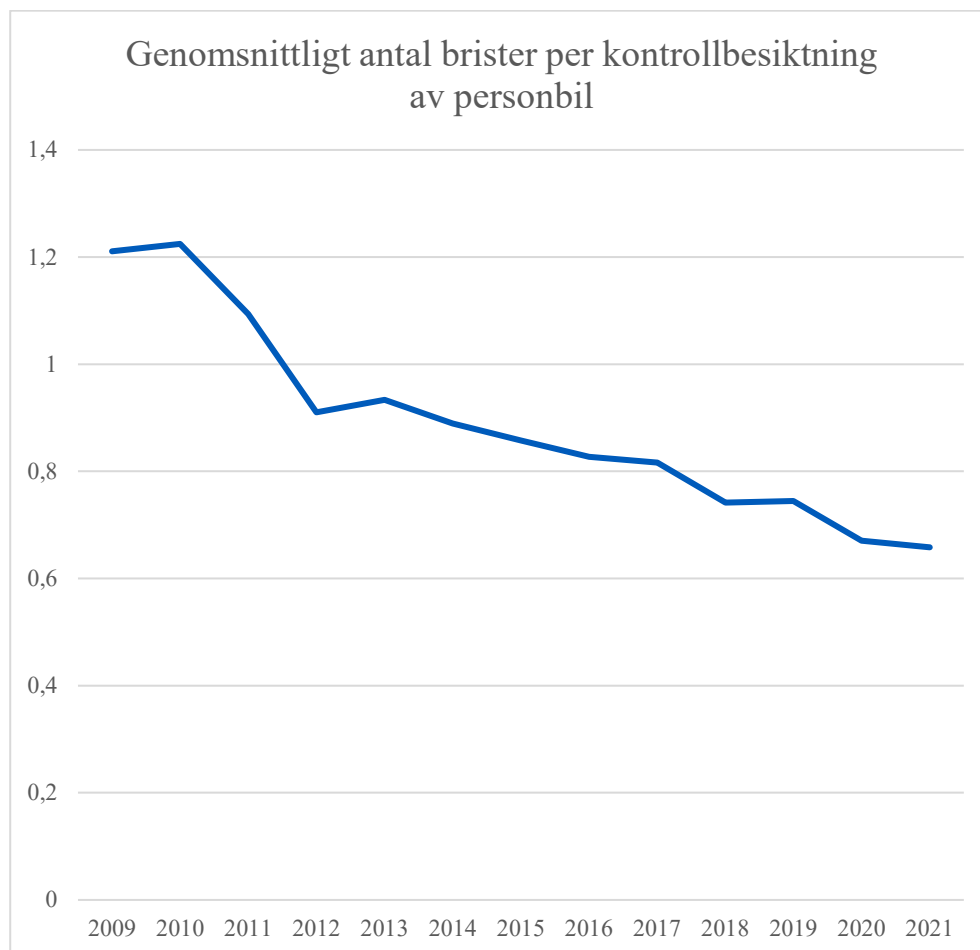
Figur 2. Andel godkända, godkända med brist och underkända kontrollbesiktningar av personbil 2009-2021. En förättning är samma sak som en besiktning.

<sup>5</sup> Godkända fordon med brist är fordon vars brister anses vara av enklare art och som inte kräver en efterkontroll. 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.



### Färre brister per besiktning

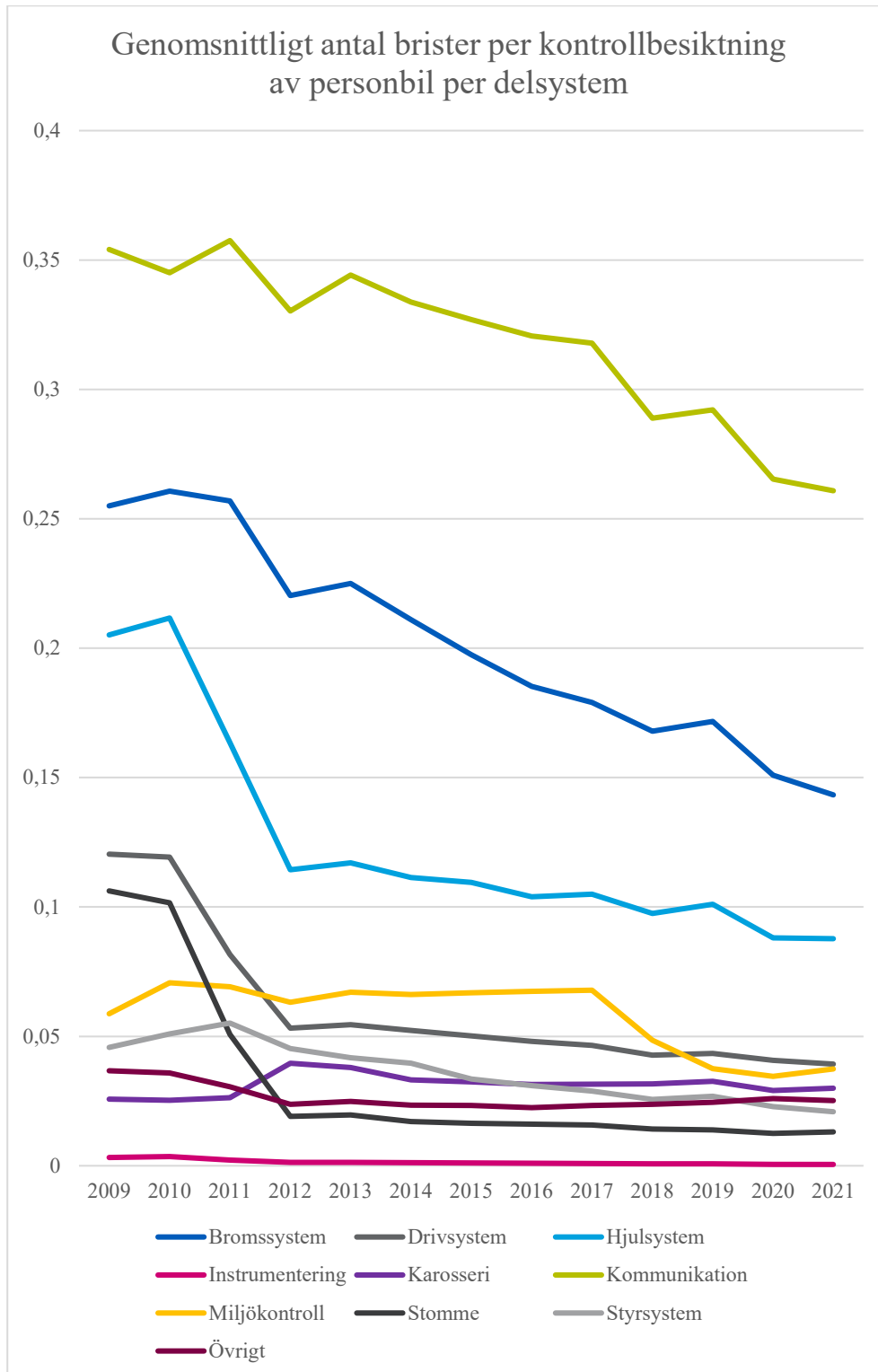
Antalet rapporterade brister vid kontrollbesiktning av personbilar har nästan halverats över tid sedan 2009. I dagsläget vet Transportstyrelsen inte vad det beror på. Se Figur 3 som visar det genomsnittliga antalet rapporterade brister per personbilsbesiktning 2009 till och med 2021.



Figur 3. Genomsnittligt antal brister per kontrollbesiktning av personbil 2009-2021.

De punkter som teknikern ska kontrollera vid en kontrollbesiktning beskriver Transportstyrelsen i en föreskrift.<sup>6</sup> Kontrollpunkterna är uppdelade i olika delsystem, exempelvis bromssystem, miljökontroll och stomme. I föreskriften beskriver vi också vad som ska bedömas som en brist. Brister i kommunikationssystemet är vanligast förekommande, exempelvis belysningsbrister. Se Figur 4 på nästa sida.

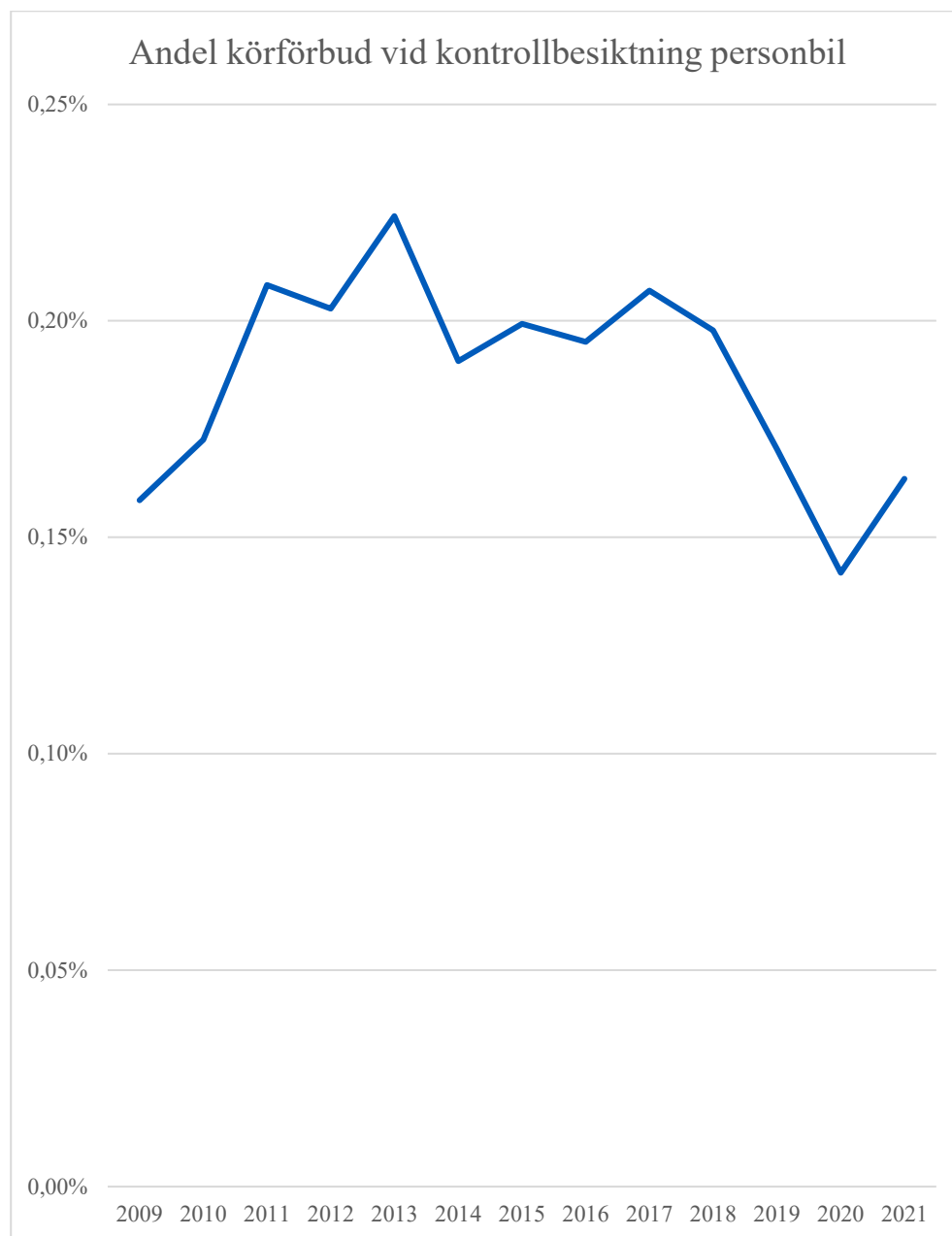
<sup>6</sup> TSFS 2017:54 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.



Figur 4. Genomsnittligt antal brister per kontrollbesiktning av personbil per delsystem 2009-2021.

### Andelen körförbud är ganska konstant

Andelen körförbud vid kontrollbesiktning av personbilar är ganska konstant över tid, se Figur 5. Ett annat sätt att uttrycka det på: Av tusen personbilar som kontrollbesiktas så kommer ungefär två att få körförbud.



Figur 5. Andel körförbud vid kontrollbesiktning av personbil 2009-2021.

### 3.2 En blandad prisutveckling

**Prisutvecklingen har varit blandad under 2021. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll efter kontrollbesiktning är prisutvecklingen blandad jämfört med KPI. 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).**

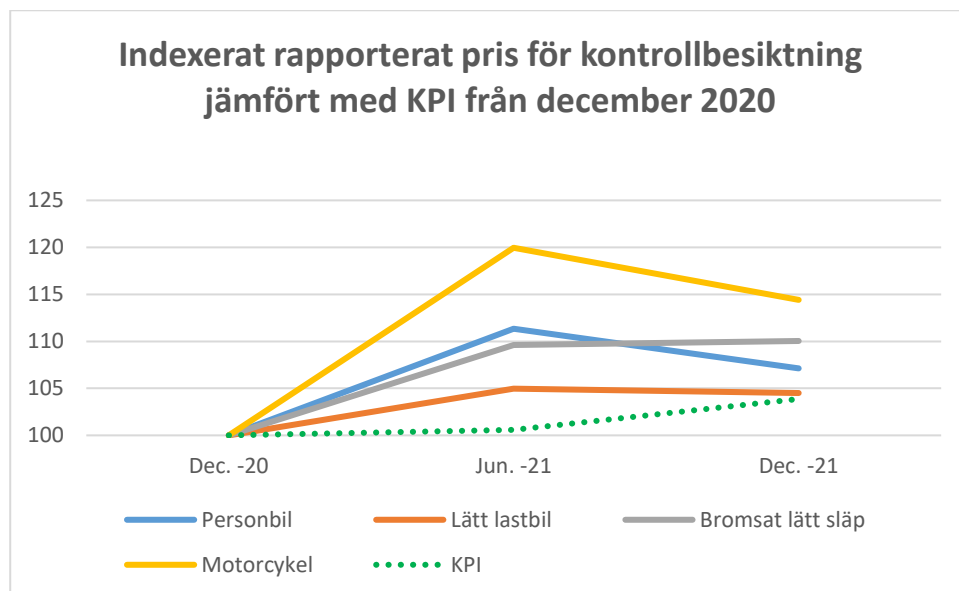
Varje år rapporterar besiktningsföretagen in de faktiska prisuppgifterna till Transportstyrelsen. Företagen har lämnat in fullständiga uppgifter från september 2016 fram till idag. Om vi redovisar priserna på en alltför detaljerad nivå kan det påverka besiktningsföretagens affärsförhållanden och konkurrensmöjligheter. Därför har vi viktat priserna utifrån företagets produktion och anonymiserat uppgifterna. 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

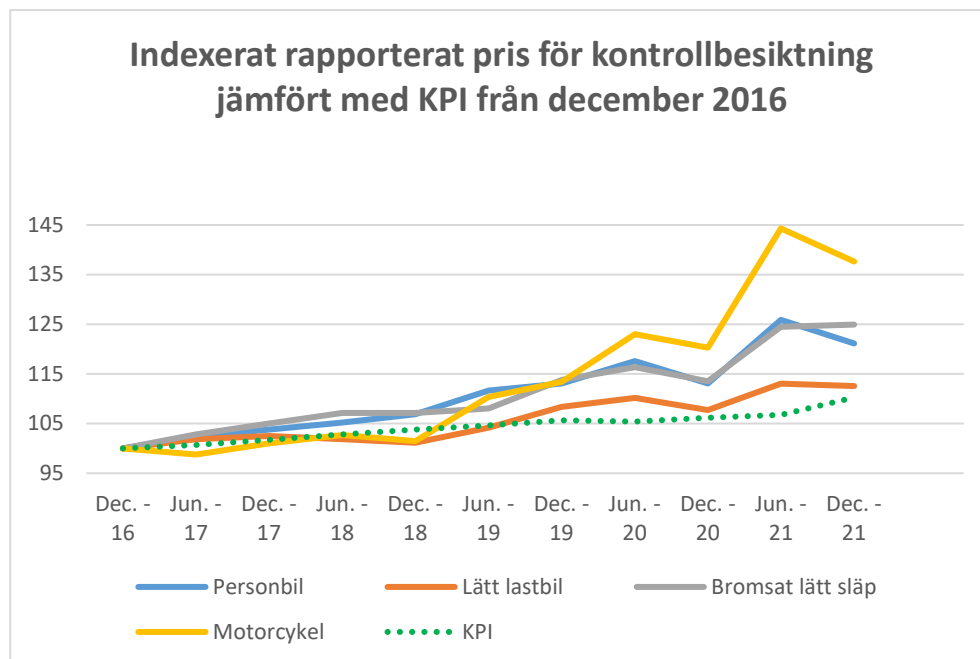
Flera av de större besiktningsföretagen anger ett frånpris eller ett prisspann på sina hemsidor, istället för ett fast listpris. Det betyder att kunden behöver påbörja en bokning för att få reda på det faktiska priset. Det kan därför bli ganska tidsödande att göra en prisjämförelse. Priserna varierar bland annat beroende på besiktningsstation, 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 exempelvis betalningssätt och framförhållning till besiktningstillfället. Ofta har också nyetablerade stationer specialerbjudanden.

### 3.2.1 Kontrollbesiktningpriserna har ökat jämfört med konsumentprisindex (KPI)

Sett över hela 2021 har de rapporterade priserna för kontrollbesiktning ökat mer än KPI. Se Figur 6. Sedan 2016 ser vi en mer blandad utveckling, se Figur 7.

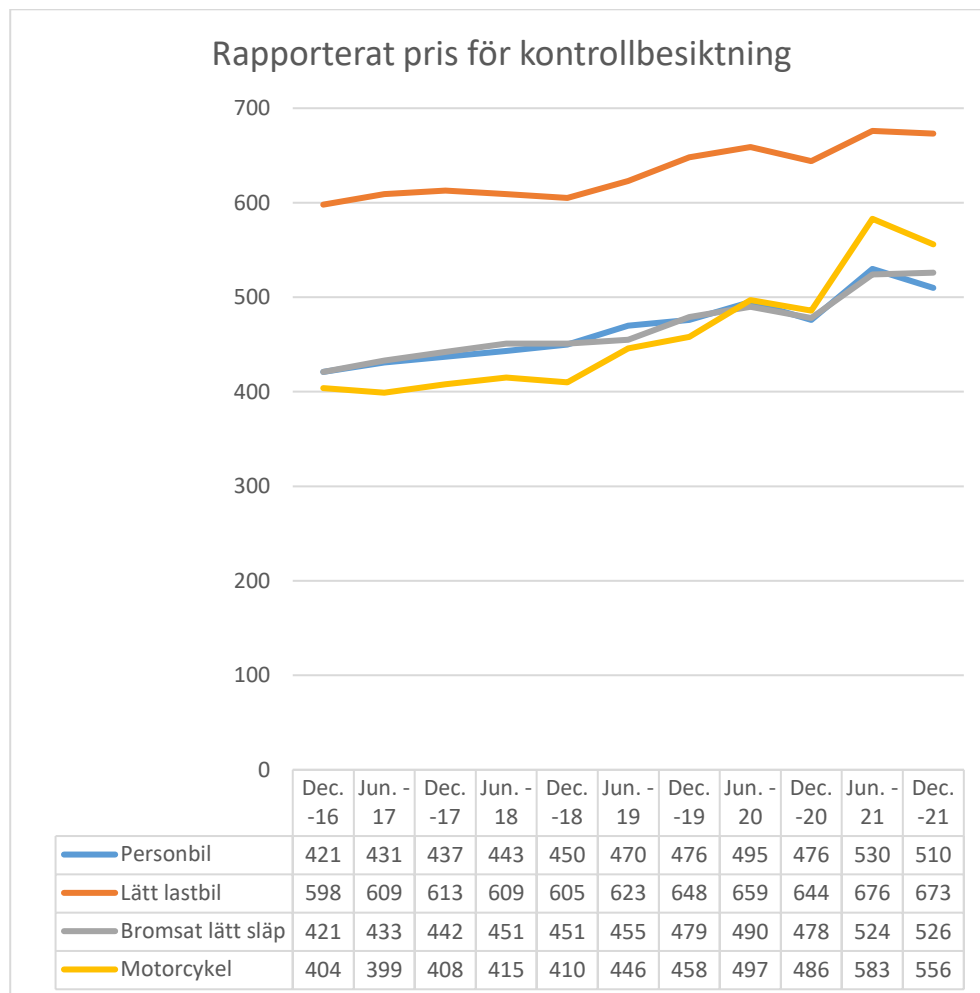


Figur 6. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2020.



Figur 7. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.

Figur 8 visar de rapporterade priserna i kronor inklusive moms sedan december 2016.



Figur 8. Rapporterat pris för kontrollbesiktning sedan 2016.

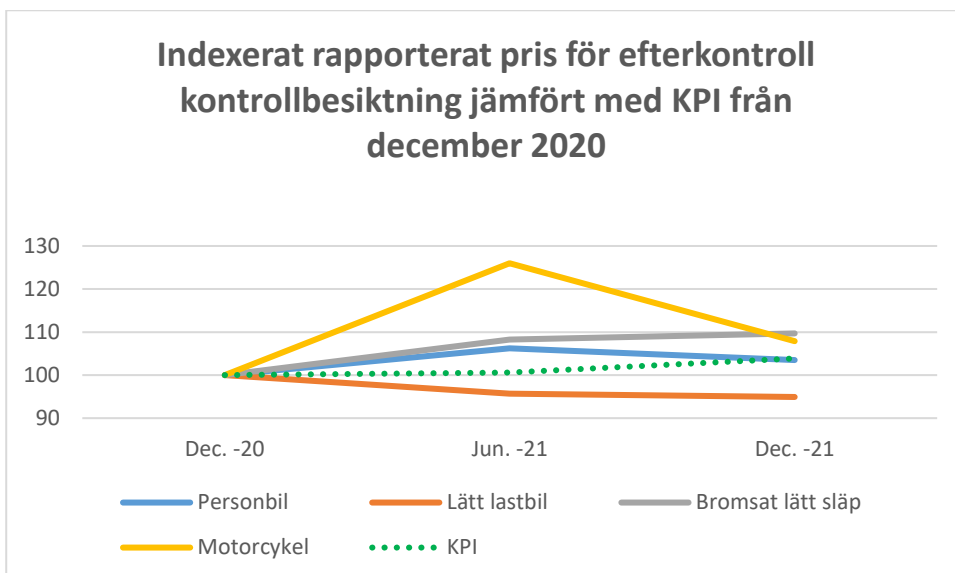
### Vad är konsumentprisindex (KPI)?

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.

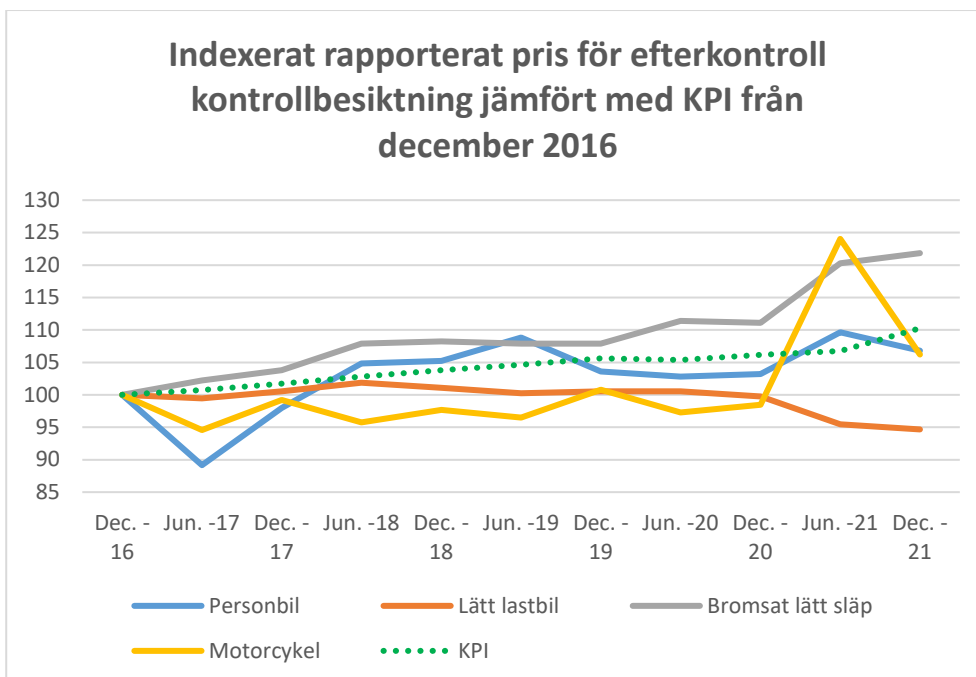
Se [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-f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

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

Sett över hela 2021 har vi sett en blandad utveckling av snittpriserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning. Se Figur 9. Sedan 2016 ser vi också en blandad utveckling, se Figur 10.

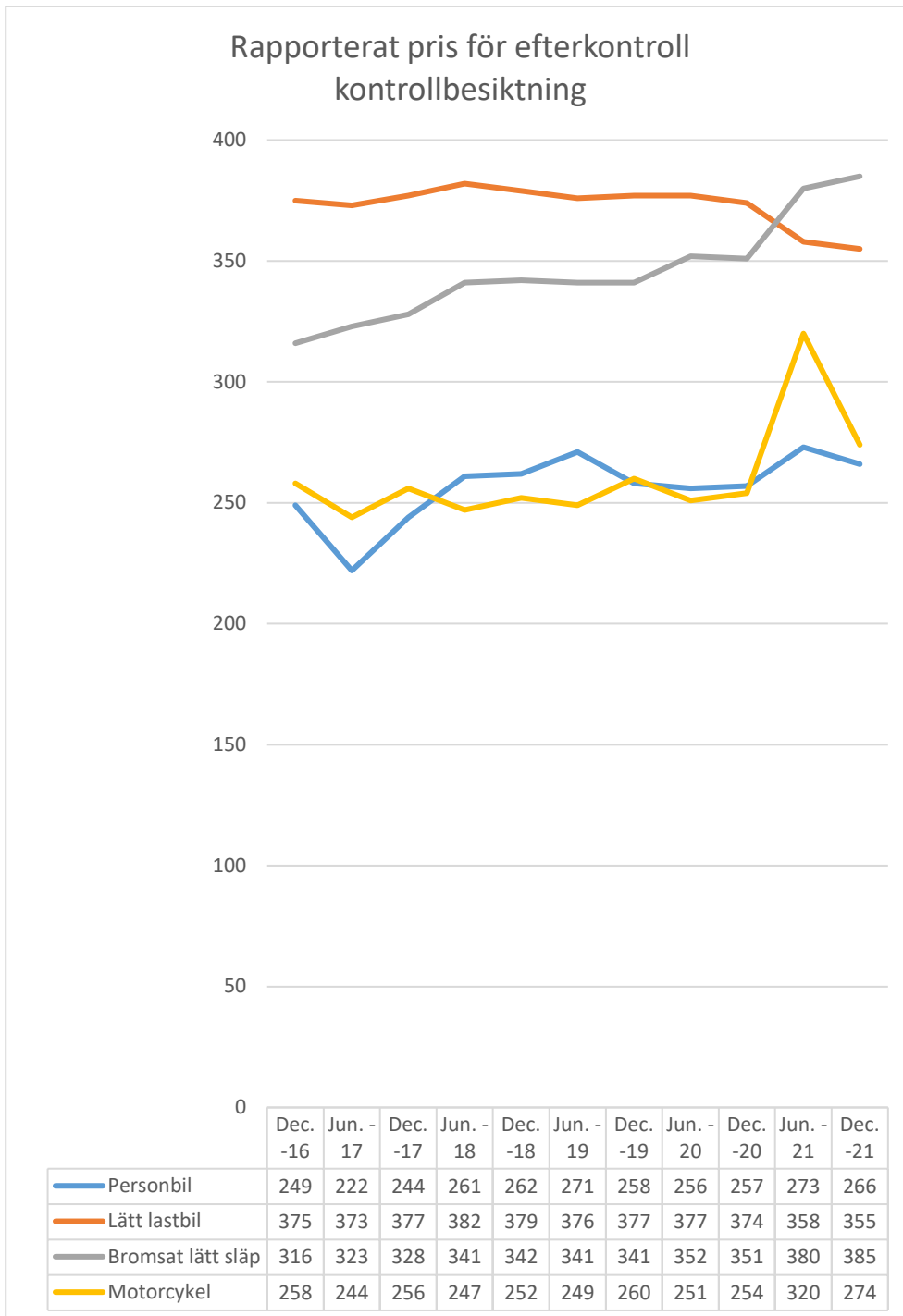


Figur 9. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2020.



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

Figur 11 visar de rapporterade priserna inklusive moms sedan 2016.



Figur 11. Rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning sedan december 2016.



### 3.3 En blygsam teknikutveckling under året

**Under 2021 har Swedac kontrollerat teknikutvecklingen åt Transportstyrelsen. Swedac kan konstatera att teknikutveckling inom fordonsindustrin går fort framåt medan motsvarande utveckling av kontrollmetoder inom besiktningsbranschen inte märks i motsvarande grad.**

Med teknikutveckling menar Transportstyrelsen den teknik- och metodutveckling som besiktningsföretagen själva bedriver, utöver de minimikrav vi ställer på den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningsföretagen ska använda vid en besiktning.<sup>7</sup> Besiktningsföretagen kan använda kontrollmetoder som ger ett likvärdigt resultat och definiera dem i sina egna ledningssystem.

Besiktningsföretagens branschförening Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) menar att investeringar i teknikutveckling är förenat med stora kostnader. Branschföreningen anser att det finns en uppenbar risk att förfinade metoder, som leder till bättre och mer träffsäker kontroll och därmed fler underkännanden, skulle missgynna de besiktningsföretag som väljer att investera. Föreningen anser vidare att det finns ytterst begränsade incitament för besiktningsföretagen att bedriva någon omfattande teknik- eller metodutveckling även om såväl viljan som förmågan att göra detta finns.

### 3.4 En fortsatt god tillgänglighet

**Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har minskat under 2021. Det har inte på något avgörande sätt påverkat tillgängligheten. Stationernas öppettider mötte, i stort, kundernas behov. Samtidigt har antalet besiktningstekniker ökat med 2,8 procent till 2 073 stycken från halvårsskiftet 2020 till halvårsskiftet 2021. 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 besiktningsstationer) och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Dessutom följer vi hur många besiktningstekniker som arbetar hos företagen som är en annan viktig indikator på tillgänglighet.

---

<sup>7</sup> TSFS 2010:78 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan

### 3.4.1 Antalet besiktningstationer för lätta fordon minskade på grund av Dekras förlorade ackreditering

Antalet besiktningstationer för lätta fordon har minskat från 554 till 497 under 2021; en minskning med drygt 10 procent. Minskningen beror till största del på att Dekra förlorade sin ackreditering och stängde sina stationer, se Kapitel 2.2. Minskningen har inte på något avgörande sätt påverkat tillgängligheten. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län utom Jämtland fått fler besiktningstationer, se Tabell 4.

Lätta fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11	11	11	11
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19	22	25	20
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4	4	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14	18	19	16
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18	19	20	17
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	9	6
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21	21	22	20
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15	15	18	19
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12	12	12	11
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18	18	19	19	15
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69	74	76	69
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68	70	73	65
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18	19	19	19	16
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13	16	17	15
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21	22	21	21
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16	19	19	15
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10	11	13	12
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16	18	18	17
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87	90	92	82
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17	19	20	19
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24	25	27	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>	<b>497</b>

Tabell 4. Antal besiktningstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2021. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år. Källa: Swedac.

### 3.4.2 Antalet besiktningsstationer för tunga fordon har ökat något

Antalet besiktningsstationer för tunga fordon har ökat från 177 till 178 under 2021. Sedan omregleringen 2010 har tillgängligheten kontinuerligt ökat och 32 nya stationer har öppnat i 15 av Sveriges 21 län. Inget län har fått färre stationer, se Tabell 5.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	8
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7	7	7	8	9	9
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7
Norrbottnen	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16	16	16	16	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14	14	14	15	14
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9	9	9	9	10
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	6
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26	26	27	27	27
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7	8	8	8	9
<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>	<b>178</b>

Tabell 5. Antal besiktningsstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2021. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år. Källa: Swedac.

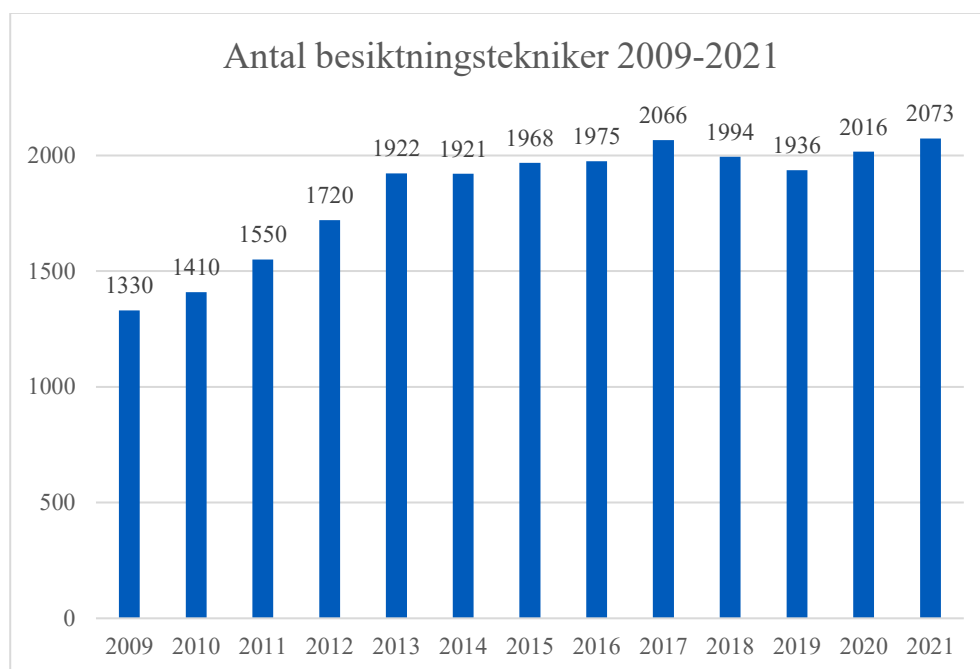
### 3.4.3 Kunderna var i stort nöjda med stationernas öppettider

Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider via ett statistiskt urval varje kvartal. Vi har inte märkt någon ökning av antalet kundklagomål till Transportstyrelsen angående besiktningstationernas öppettider. Vår samlade bedömning är att marknaden, i stort, mötte kundernas behov av besiktningstider.

### 3.4.4 Antalet besiktningstekniker har ökat med 2,8 procent till halvårsskiftet 2021

Varje år begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningföretagen om antalet besiktningstekniker som var aktiva vid halvårsskiftet. Enligt företagen verkade 2 073 tekniker på marknaden halvårsskiftet 2021, vilket är en ökning med 2,8 procent jämfört med 2020. Se Figur 12.

Under 2021 hade 158 tekniker en utökad behörighet. Det innebär att teknikern, förut kontrollbesiktningar, även får göra registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktningar. Det ska jämföras med 159 tekniker 2020.



Figur 12. Antal besiktningstekniker 2009-2021. Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningföretagen.

### 3.4.5 Förbättrad tillgänglighet i glesbygd men nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp

Under 2021 avrapporterade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag<sup>8</sup> om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd. Rapporten visar på

1. tydliga tillgänglighetsförbättringar efter omregleringen,
2. förbättrad tillgänglighet i glesbygd,
3. att nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp fordonsägare och
4. goda utsikter för bättre tillgänglighet i framtiden.

Hela rapporten finns på vår hemsida, [Transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se)<sup>9</sup>.

## 4 Utfall av 2021 års fokusområden och vårt arbete 2022

I Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2020<sup>10</sup> sa vi att vi under 2021 skulle fokusera på olika aktiviteter kopplat till coronapandemin. Det arbetet har vi genomfört under året.

Under 2022 kommer Transportstyrelsen att bygga upp sin tillsynsverksamhet inom fordonsbesiktningensområdet.

## 5 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att fordonsbesiktningensmarknaden fortsätter att utvecklas. Antalet besiktade fordon har varit stort på grund av ett myndighetsingripande under coronapandemin. Besiktningföretaget Dekra har fått lämna marknaden vilket lett till att antalet besiktningstationer har blivit färre. Tillgängligheten är trots det fortsatt god. Vi kan konstatera är att konkurrensen är fortsatt måttlig och prisutvecklingen har varit blandad; vissa priser har ökat mer än KPI, andra mindre. Samtidigt har antalet besiktningstekniker blivit fler.

---

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

<sup>9</sup> Diarienummer TSG 2020-10101

<sup>10</sup> Se [transportstyrelsen.se](https://transportstyrelsen.se), diarienummer TSV 2020:8742.

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av den omreglerade fordonsbesiktningsmarknaden. Mottagare av rapporten är i första hand regeringen och riksdagen, i andra hand media och allmänhet och i tredje hand intressenter i fordonsbesiktningsbranschen.

Tre iakttagelser från 2021:

- Dekra förlorade sin rätt att besikta fordon på grund av brister vid Swedacs återkommande tillsyn.
- Besiktningsföretagen har klarat det andra Coronaåret bra och kunnat hantera den ökade mängd fordon som behövt besiktas.
- Prisutvecklingen har varit blandad. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än KPI. För efterkontroll efter kontrollbesiktning är prisutvecklingen blandad jämfört med KPI.