

Fordonsbesiktningsverksamheten 2011



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet Marknadstillsyn & Marknadsövervakning

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2012-383
ISBN
Författare Heléne Jarefors
Månad År Januari 2012

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Fordonsbesiktningsmarknaden omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver utvecklingen under perioden 1 januari 2011 till och med 31 december 2011.

Norrköping januari 2012

Staffan Widlert
Generaldirektör Transportstyrelsen

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	7
2	MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING AV BESIKTNINGSVERKSAMHETEN	8
2.1	Trafiksäkerhet och Miljö	8
2.1.1	Kontrollbesiktning	8
2.1.2	Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.	10
2.2	Prisutveckling.....	12
2.3	Teknikutveckling	12
2.4	Tillgänglighet.....	13
2.4.1	Geografisk tillgänglighet	13
2.4.2	Tidsmässig tillgänglighet	14
2.4.3	Utbildning av personal/möjlighet till att utbilda egen personal.	14
3	SWEDAC	15
3.1	Samplanering av aktiviteter mellan Swedac och Transportstyrelsen ...	15
3.2	Rapportering till Swedac.....	16
3.3	Samverkansmöten med Swedac	16
4	INTERN RAPPORTERING	16
5	SAMVERKANSMÖTEN MED BRANSCHEN	17
5.1	Branschorganisationer	17
6	PLANERAD DELUTFÖRSÄLJNING AV AB SVENSK BILPROVNING UNDER 2012	18
7	TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE 2012	18
8	BILAGA 1.	19

1 Sammanfattning

Omregleringsprocessen av fordonsbesiktningsmarknaden har inletts. Nödvändiga regelverk finns på plats. Transportstyrelsen har ett övergripande övervaknings- och tillsynsansvar över besiktningsmarknaden, och verksamheten har under 2011 varit under utveckling. Marknadstillsyn och marknadsövervakning sker huvudsakligen genom besök hos besiktningsorgan, genom statistisk analys i ett analysverktyg och genom att sammanställa och analysera publikt tillgänglig information.

Transportstyrelsen har under tillsynsbesöken upptäckt ett antal avvikelser vid kontrollbesiktning. Besiktningsbranschen har i samverkansmöten bekräftat avvikelserna och berättat att bristerna är kända sedan flera år. Detta visar på brister i interna kvalitetsuppföljningssystem, men kan även bero på otydligheter i regelverket. Utfallet av marknadstillsynerna har rapporterats till Swedac och till föreskrivande enhet inom Transportstyrelsen.

Marknadstillsynen av registrerings-, lämplighets-, och mopedbesiktning har inte kunnat slutföras under året pga. att ett av besiktningsorganen inte levererat begärt underlag.

Den besiktningstekniska utvecklingen har under året varit ringa.

Prisnivån på besiktningstjänster har inte påverkats i någon större utsträckning under 2011.

Den geografiska tillgängligheten på besiktningsmarknaden avseende *lätta* fordon har utvecklats under 2011, då flera aktörer har etablerat verksamhet i sju län. Inom fyra av dessa sju län finns tre eller fler aktörer etablerade. Endast i ett län finns det två aktörer som erbjuder besiktningar av *tunga* fordon. Tillgängligheten när det gäller att möta kundernas efterfrågan på tidiga resp. sena besiktningstider på vardagar samt möjlighet till drop-in har ökat något i tätort. Tillgången till utbildad och certifierad personal förefaller vara en begränsande faktor för nyetablering av besiktningsstationer.

I stort fungerar besiktningsverksamheten på samma sätt som innan omregleringen. Det är fortfarande långt till en väl fungerande marknad.

Bilprovningen avser sälja ut 2/3 av sina besiktningsstationer under 2012. Detta förväntas ge förutsättningar för en ökad konkurrens i hela landet.

2 Marknadstillsyn och marknadsövervakning av besiktningsverksamheten

Transportstyrelsens uppdrag är enligt fordonslagen¹ att ”kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet”. Inom Transportstyrelsen är detta uppdrag delegerat till väg- och järnvägsavdelningens enhet för marknadstillsyn och marknadsövervakning.

2.1 Trafiksäkerhet och Miljö

2.1.1 Kontrollbesiktning

Under 2011 har det utförts 55 tillsyner vid olika besiktningsstationer. Tillsynerna har varit planerade. Tillsynerna går till så att Transportstyrelsen besöker de olika besiktningsplatserna och deltar/följer med vid olika typer av besiktningar.

Transportstyrelsens tillsyn 2011 visar att de företag som trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningskvalitet på sina förrättningar som AB Svensk Bilprovning.

Vid tillsynsbesöken kontrolleras kravefterlevnaden av föreskrifter:

- Görs de kontroller som föreskrivs?
- Används rätt metoder?
- Bedöms brister enligt föreskrift?
- Blir fordonet korrekt underkänt/godkänt?

Utöver detta används tillsynsbesöken som underlag för att följa teknikutvecklingen (se vidare i kap. 2.3).

Vid tillsynerna av besiktningsorganens besiktningsstationer har upptäckts ett antal avvikelser. Flera av avvikelserna kan hänföras till förutsättningar som besiktningsorganen ger genom centralt utfärdade interna handböcker, vilka inte överensstämmer med gällande regelverk.

¹ Fordonslagen 2002:574 (2010:39) 5 kap. 3 a §.”

De avvikelser som frekvent återkommer lokalt på olika orter och besiktningsorgan är:

TRAFIKSÄKERHET

- Fordon lyfts inte på rätt sätt för att möjliggöra kontroll. Fordon lyfts på ett felaktigt sätt så att avlastning av leder inte erhålls.
- Vridning av hjul för kontroll av bland annat hjulupphängningen utförs inte.
- Bilbälten kontrolleras inte fullständigt eller så uteblir kontrollen.
- Strålkastare/reflektorer bedöms inte med avseende på fastsättning, skador, felaktig/diffus ljusbild.
- Bromskontroll: Högtrycksprov avseende färdbröms utförs inte.
- Alternativ kontroll av färdbröms på väg avseende fordon som inte kan provas i rullbromsprovare avviker från gällande föreskrift på grund av besiktningsorganens interna rutiner/handbok.
- Kopplingsanordning, kula och kulhandske kontrolleras inte fullständigt eller så uteblir kontrollen.
- Påmonterad kula på motorcykel underkänns inte trots att kulan inte är en registrerad uppgift för fordonet.
- Lyft av framhjul på motorcykel sker inte även om möjlighet finns med hänsyn till fordonets konstruktion och utförande.
- Läckage på avgassystem. Det råder stor spridning i bedömning (underkänd/godkänd).

MILJÖ

- Miljökontroller: Mätvärden vid emissionskontroll anges trots att kontrollen ersatts av OBD-kontroll (Omborddiagnossystem).
- Föreskrifter om metod och utrustning följs inte. Programvara som visar fordon som omfattas av OBD-kontroll följer inte kravet i föreskriften. Avluftningslucka i avgasutsug öppnas inte vid mätning av avgasutsläpp vid tomgång och förhöjd tomgång.

Många av de avvikelser som upptäckts är uteblivet kontrollmoment eller bristfälligt utförd kontroll. Besiktningsbranschen har i samverkansmöten bekräftat avvikelserna och i tillägg berättat att bristerna är kända sedan flera år. Detta uttalande förvånar Transportstyrelsen och visar på brister i den interna kvalitetsuppföljningen, men kan även vara en indikering på att

regelverket behöver ses över. Swedac är informerade, likväl som Transportstyrelsens enhet för regelgivning.

Det är fordonsägaren som drabbas, bl.a. ekonomiskt, då besiktningstjänsten inte är fullständig. Andra konsekvenser av bristfälliga besiktningar kan inte fastställas då en samlad information/rapportering om tillbud, olyckor eller klagomål saknas.

2.1.2 Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.

För att följa marknaden inom områdena registrerings-, lämplighets-, och mopedbesiktningar görs en uppföljning stickprovsmässigt genom att besöka besiktningsorganens stationer och kontrollera besiktningarnas utförande, i vissa fall kompletterat med en granskning av besiktningarnas akter (s.k. aktgranskning). Transportstyrelsen begär med stöd av fordonslagen (2002:574) 5 kap. 3c§ att besiktningsorganen ska skicka ett urval av akter. Transportstyrelsen kontrollerar sedan att fordon underkänts, alternativt godkänts enligt gällande krav. Anledningen till att akterna ska skickas till Transportstyrelsen är att Transportstyrelsen önskar genomföra granskningen innan ett tillsynsbesök. Vidare kan eventuella avvikelser diskuteras med områdesansvariga för normgivning på Transportstyrelsens Väg- och järnvägsavdelning, enheten för Fordon och teknik. Vid tillsynsbesöket presenteras förekommande avvikelser och en dialog förs med besiktningsorganet.

En begäran om akter gällande registrerings-, lämplighets-, och mopedbesiktningar har gjorts till besiktningsorgan som var verksamma före 1 april 2011. Transportstyrelsen genomför en gemensam granskning av akterna tillsammans med Swedac och andra enheter inom Transportstyrelsen som är involverade i denna typ av besiktningar. Eftersom samtliga akter inte inkommit till Transportstyrelsen har det varit svårt att genomföra den planerade aktgranskningen och att bilda sig en uppfattning om hur marknaden fungerar till dags dato. Ett av besiktningsorganen har inte tillhandahållit efterfrågat material och övriga besiktningsorgans akter har inte utgjort ett tillräckligt underlag för granskningen. Transportstyrelsen har underrättat Swedac angående vilket besiktningsorgan som inte lämnat begärda handlingar.

Kontroller på stationerna har utförts i sista tertialet 2011. Det har varit en del inkörningsproblem under den första tiden: En del stationer har inte haft sin 'besiktningstekniker med utökad behörighet'² på plats (semester eller ledig) i andra fall har det inte funnits några registrerings-, lämplighets-, och mopedbesiktningar bokade vid tillsynsbesök. På de flesta stationer har det

² Besiktningssingenjör för de som omfattas av övergångsbestämmelsen i Fordonsförordningen SFS 2009:211 med ändring 2010:75

dock funnits registreringsbesiktningar bokade, allt från nya till ändrade fordon, tunga såväl som lätta, samt importerade fordon. 'Besiktningstekniker med utökad behörighet'² arbetar i ett komplext regelsystem som styrs av fordonslagen, fordonsförordningen, samt föreskrifter från Transportstyrelsen. Besiktningarna styrs av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning vilket hänvisar till ytterligare en kravföreskrift som i sin tur kan hänvisa till ett EG direktiv eller ett ECE reglemente. En del besiktningstekniker med utökad behörighet² upplever regelverket som komplicerat och svårt att hitta i, vilket kan vara en anledning till att det har förekommit att fordon godkänts utan att fordonet har kravställd utrustning. En annan anledning kan vara att det blir mer och mer vanligt att 'besiktningstekniker med utökad behörighet'² får arbeta ensamma. En besiktningstekniker som utför kontrollbesiktning har oftast ett antal kollegor att diskutera bedömningar med. Transportstyrelsen får även i samband med tillsynsbesöken frågor om bedömningar som innan avregleringen hanterades av den egna organisationen. För nya fordon försvinner möjligheten att få en registreringsbesiktning utförd från och med 1 mars 2012. Meningen är att fordonsägarna för dessa fordon ska söka godkännande som helfordon eller nationellt småseriefordon eller utnyttja enskilt godkännande. Med anledning av ovanstående är det svårt för Transportstyrelsen att uppskatta hur många fordon som kommer att registreringsbesiktigas kommande år.

2.2 Prisutveckling

Under 2011 har Transportstyrelsens följt prisutvecklingen främst via besiktningsföretagens hemsidor.

Prisnivån har inte påverkats i någon större utsträckning under 2011. En förklaring är att den dominerande aktören (Aktiebolaget Svensk Bilprovning) valde att behålla 300 kronor fram till den 18 december 2011 då de höjde priset för kontrollbesiktning av lätt personbil till 320 kronor. De nyttillkomna aktörerna har valt att lägga sin prisnivå i närheten av AB Svensk Bilprovning, vilket har skapat ett prisintervall för en kontrollbesiktning av en personbil mellan 295-420 kronor. När det gäller kontrollbesiktning av tunga fordon har AB Svensk Bilprovning varit den enda aktören fram till den 2 december 2011 då Fordonsprovorna i Väst etablerade sig på marknaden. Priset för kontrollbesiktning av tunga fordon har även det höjts något under året. Prisintervallet för kontrollbesiktning av tunga fordon ligger mellan 760-1900 kronor beroende på vikt och/eller antal axlar.

Även för registreringsbesiktning har prisnivån ökat något, prisintervallet för en registreringsbesiktning ligger mellan 400-2100 kronor beroende på fordonskategori.

2.3 Teknikutveckling

Teknikutvecklingen följs i samband med tillsynsbesöken. Transportstyrelsen förväntas inte se en stor teknikutveckling, då teknisk kontrollutrustning som skall användas av besiktningsorgan är reglerat i föreskrift TSFS 2010:78. Dock har Transportstyrelsen noterat att istället för måttband används på vissa orter laser för uppmätning av fordons mått. Fördelar med laser är att man ökar mätsäkerheten, samt att besiktningssteknikern kan utföra mätningen ensam. Vidare har Transportstyrelsen fått kännedom om att ett besiktningsorgan använder sig av en rullbromsprovaretyp där så gott som alla fyrhjulsdrivna fordon kan provas. Ett rätt utfört rullbromsprov ger en tillförlitligare mätning vilket medför en säkrare bedömning av bromsförmågan jämfört med det bromsprov som utförs med alternativ metod. Bromsprov med alternativ metod påverkas av ett antal parametrar som t.ex. vägunderlaget.

2.4 Tillgänglighet

Under 2011 har Transportstyrelsen följt utvecklingen avseende tillgänglighet exempelvis utifrån kundklagomål, via besiktningsföretagens hemsidor och genom GIS³-analyser. Vi delar in tillgängligheten i tre delar:

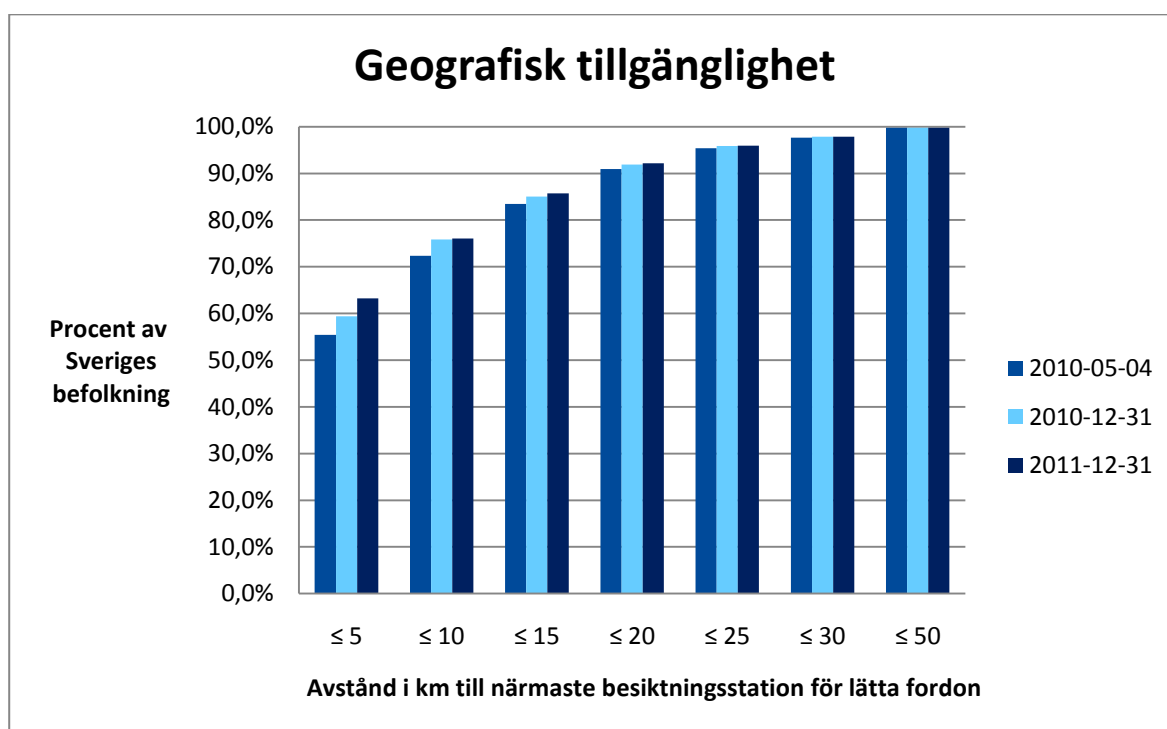
2.4.1 Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten har under perioden ökat i tätbefolkade orter. Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från ca 190 till ca 230.

Tre nya aktörer har tillkommit för besiktning av lätta fordon. En ny aktör har under årets senare del blivit ackrediterad för fordonsbesiktning av tunga fordon.

Konkurrensförutsättningar för besiktning av lätta fordon råder inom sju län; Stockholm, Västmanland, Örebro, Västra Götaland, Kronoberg, Halland och Skåne.

Nedanstående graf beskriver den geografiska tillgängligheten vid tre tidpunkter: 5/4 2010 (vid den så kallade nollmätningen⁴ innan omregleringen), 31/12 2010 och 31/12 2011. Grafen bygger på 2010 års befolkningsunderlag.



³Geografiska InformationsSystem

⁴Diarienummer TSV 2009-15174

Sverigekartor över besiktningsstationer för lätta fordon, som fanns den 31 dec. 2010 resp. den 31 dec. 2011, finns i Bilaga 1.

2.4.2 Tidsmässig tillgänglighet

I och med avregleringen av fordonsbesiktningsmarknaden öppnades möjligheter för nya aktörer att ta sig in på marknaden. Konkurrensen skulle öka möjligheterna till en flexiblare tidsmässig tillgänglighet för fordonsägare. Under början av 2011 har Transportstyrelsen kunnat se en ökad tendens till lördag- och söndagsöppet bland aktörerna på marknaden. Dock har denna utökade tillgänglighet börjat minska då en del aktörer har valt att inte fortsätta med lördag- och söndagsöppet pga. begränsad efterfrågan. Tillgängligheten när det gäller att möta kundernas efterfrågan på besiktningstider före 07:00 samt efter 18:00 på vardagar samt möjlighet till drop-in har ökat något då ett antal besiktningsstationer i tätort ger kunderna möjlighet till flexiblare besiktningstider. Utökade öppettider utan ytterligare tillgång av besiktningstekniker skapar inte med automatik fler besiktningstider, mycket tyder på att produktiviteten i branschen gått ner. Under försommaren och framåt har antalet besiktningsstationer i storstadsområdena ökat men inte antalet tillgängliga tider i motsvarande grad. Nya aktörer har i stor utsträckning rekryterat redan etablerade besiktningstekniker från andra besiktningsorgan.

2.4.3 Utbildning av personal/möjlighet till att utbilda egen personal.

Även om det öppnas ett antal nya stationer/besiktningplatser kommer tillgängligheten inte att öka om det inte finns personal i tillräcklig omfattning. Transportstyrelsen har i vissa fall fått indikationer på att öppettiderna på existerande stationer har begränsats för att möjliggöra nyöppning av en annan station. Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen av antalet verksamma tekniker, eller annorlunda uttryckt tillgängligheten till utbildad och certifierad personal. Ett besiktningsorgan kan välja om de vill utbilda sin egen personal eller om de vill anlita någon extern utbildare, men certifieringen måste alltid ske av ett ackrediterat certifieringsorgan. Idag finns endast ett certifieringsorgan, vilket enligt besiktningsorganen är anledningen till flaskhalsen. Certifieringsorganet (Training Partner AB) påpekar i samband med branschmöten att det är många besiktningstekniker som fortfarande utför besiktningar enligt övergångsbestämmelsen⁵. Övergångsbestämmelsen tillkom i samband med omregleringen för att besiktningsmarknaden inte skulle stanna innan

⁵ Utdrag ur fordonsförordningen (SFS 2009:211 med ändringar enligt 2010:75), övergångsbestämmelser: En besiktningstekniker enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) som efter den 1 januari 2008 varit anställd för att utföra besiktningar hos ett sådant besiktningsorgan som avses i punkt 2 i övergångsbestämmelserna till lagen (2010:39) om ändring i fordonslagen (2002:574) ska anses behörig att utföra besiktningar i samma omfattning och lika länge som han eller hon var behörig till det hos det besiktningsorganet vid denna förordnings ikraftträdande.

tillräckligt med certifierade besiktningstekniker fanns tillgängliga. Vissa av de tidigare monopolföretagen hade egna "certifieringssystem" med certifikats giltighetstid på 4 till 5 år. Transportstyrelsen valde att certifikat giltighetstid ska vara 4 år vilket föreskrevs i TSFS 2010:90. Transportstyrelsens förhoppningar var att besiktningsteknikerna enligt övergångsbestämmelserna ska certifiera sig när deras företagscertifikat löper ut. Om företagscertifieringarna hade varit jämt fördelade över tidsperioden hade troligtvis effekten av flaskhalsen eventuellt kunnat minimeras. Nu är risken att besiktningstekniker med företagscertifieringar kommer i slutet på giltighetstiden för företagscertifikatet och ska konkurrera med nya besiktningsteknikers certifiering. En fara som kan uppkomma är att det inte certifieras besiktningstekniker i tillräcklig omfattning och en brist på besiktningstekniker uppstår, vilket indirekt kommer att medföra längre väntetider. Transportstyrelsen ser också en risk med att det endast finns ett certifieringsföretag för besiktningstekniker.

De tidigare monopolföretagen (Bilprovningen, Inspecta och SMP) har redovisat antalet verksamma besiktningstekniker vid halvårsskiftena 2009 och 2010. Mellan dessa år har det redovisats en svag ökning av verksamma besiktningstekniker (2009 ca.1330 och 2010 ca.1410). Antalet verksamma besiktningstekniker vid halvårsskiftet 2011 uppskattas till ca.1550.

3 Swedac

3.1 Samplanering av aktiviteter mellan Swedac och Transportstyrelsen

Swedac⁶ får månadsvis ta del av Transportstyrelsens tillsynsplan för kommande månad. I de fall det förekommer en station/besiktningsplats som både Swedac och Transportstyrelsen planerat att besöka, överlåter Transportstyrelsen tillsynen till Swedac och tillhandahåller erforderligt underlag som Transportstyrelsen baserat sin planering på. Syftet med denna samplanering är att belasta besiktningsorganen så lite som möjligt. Swedac återkopplar efter utfört tillsynsbesök de svar som Transportstyrelsen efterfrågat i sitt material. Återkopplingen från tillsynsbesöket samlas med rapporter från alla andra tillsynsbesök och bidrar således till marknadstillsynen och marknadsövervakningen som helhet.

Swedac och Transportstyrelsen utför aktgranskning gemensamt, se vidare i kap. 2.1.2.

⁶ Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment)

3.2 Rapportering till Swedac

Rapportering till Swedac genomförs månadsvis av Transportstyrelsens kontaktperson till utsedd mottagare hos Swedac. Transportstyrelsen skickar över rapporterna från genomförda tillsynsbesök, inkl. ett försättsblad med en sammanställning över brister/avvikelser som Transportstyrelsen noterat.

3.3 Samverkansmöten med Swedac

Ungefär två gånger per år träffas Swedac och Transportstyrelsen. Det finns ingen fastställd dagordning för mötena, utan aktuella och angelägna frågor diskuteras (t.ex. förslag på ämnen på kommande samverkansmöten med besiktningsbranschen eller vilken information/vilka uppgifter som Transportstyrelsen kan förse Swedac med).

Vidare har diskussioner förts om Swedacs och Transportstyrelsens tillsyn:

- Vad är utfört och hur ser det ut mot planerat?
- Vilka avvikelser förekommer och vilka frågor har uppkommit?
- Tillsynsrapporter från Transportstyrelsen, hur hanteras dessa av Swedac?
- Planering av kommande tillsyner.

Även delförsäljning av AB Svensk Bilprovning (se kap. 6) har varit uppe för diskussion.

4 Intern rapportering

En kombinerat muntlig och skriftlig rapportering till fordonsenheten, sektion Fordonsgodkännande, genomförs månadsvis. I samband med möten diskuteras genomförda tillsyner och noterade avvikelser mot föreskrifter. Syftet är att diskutera föreskrifterna som besiktningsorganen ska besiktiga utifrån (deras ändamålsenlighet, begriplighet etc.), exempelvis:

- Kontroller som uteblir eller kontroller som görs delvis, ska dessa krav ändras, utgå eller ska kraven skärpas?
- Är regelförenkling en väg att gå? Kan reglerna tydliggöras?
- Har den enskilde teknikern möjlighet att göra en korrekt bedömning och utföra en regelrätt besiktning utifrån besiktningsorganets handböcker (föreskrifter) m.m.?
- Vissa krav saknar fastställda värden, men med stöd av branschorganisationerna kan kraven utvecklas.

5 Samverkansmöten med branschen

Formerna för Transportstyrelsens samverkan med besiktningsbranschen har varit under utveckling 2011. Det startade med att en "huvudgrupp" med representanter från flera organisatoriska enheter inom Transportstyrelsen ansvarade för samverkansmötena. Ett möte i denna konstellation hölls i januari 2011, där mycket handlade om uppbyggnad av olika delar inom Transportstyrelsen som påverkats av omregleringen. Vid detta möte skapades också tre undergrupper, en för tillsyn, en för reglering och en för IT-frågor.

Ansaret för undergrupp "tillsyn" ligger idag hos Transportstyrelsens Väg- och järnvägsavdelning, enheten Marknadstillsyn och marknadsövervakning. Undergruppens första möte med besiktningsbranschen genomfördes på försommaren och Transportstyrelsen presenterade bl.a. sin planerade tillsynsplan. Besiktningsorganen framförde i samband med undergruppens möte önskemål om att branschmötena skulle hållas samordnat. Samverkansmötet under hösten tog därför detta i beaktande, och genomfördes samordnat under två dagar. Höstens möte avhandlade såväl IT-frågor, föreskriftsfrågor som tillsynsfrågor.

5.1 Branschorganisationer

Två branschorganisationer har startats under hösten 2011, som företräder besiktningsorganen i kontakter med berörda myndigheter (t.ex. Swedac och Transportstyrelsen).

SWETIC

Organisationen startades på inrådan från Applus bilprovning AB, DEKRA Automotive AB, Inspecta Sweden AB och SMP (Statens Maskin Provning AB) och kommer att vara en teknisk kommitté inom SWETIC (Swedish Association for Testing, Inspection and Certification). En av de viktigaste uppgifterna, enligt SWETIC, är att samla branschen och ge besiktningsorganens synpunkter i olika frågor.

Fordonsbesiktningsbranschen

Organisationen startades i december 2011 och kommer att representera AB Svensk Bilprovning (Bilprovningen), A-Besiktning AB (Carspect) och DEKRA Automotive AB.

DEKRA Automotive AB kommer, enligt uppgift, att vara representerade i båda branschorganisationerna.

6 Planerad delutförsäljning av AB Svensk Bilprovning under 2012

AB Svensk Bilprovning (Bilprovningens) huvudägare staten tillkännagav 20 december 2011 att man avser sälja delar av Bilprovningens stationsnät och fastighetsbestånd. Totalt ska två tredjedelar av bolaget avyttras. Det formella beslutet fattas vid en extra bolagsstämma den 27 januari 2012. Detta skapar förutsättningar för en ökad konkurrens i hela landet.

Bilprovningens stationsnät delas in i tre likvärdiga grupperingar:

- Riksgruppen (som stannar i bolaget) består av stationer i hela landet. Grupperingen innehåller även merparten av stationerna i norrlands inland.
- Nordöstra gruppen består i huvudsak av stationer i Mälardalen och norra Sverige.
- Sydvästra gruppen består i huvudsak av stationer västra och södra Sverige.

De två grupperna ska säljas till högstbjudande. Verksamheten och fastigheterna ska säljas var för sig.

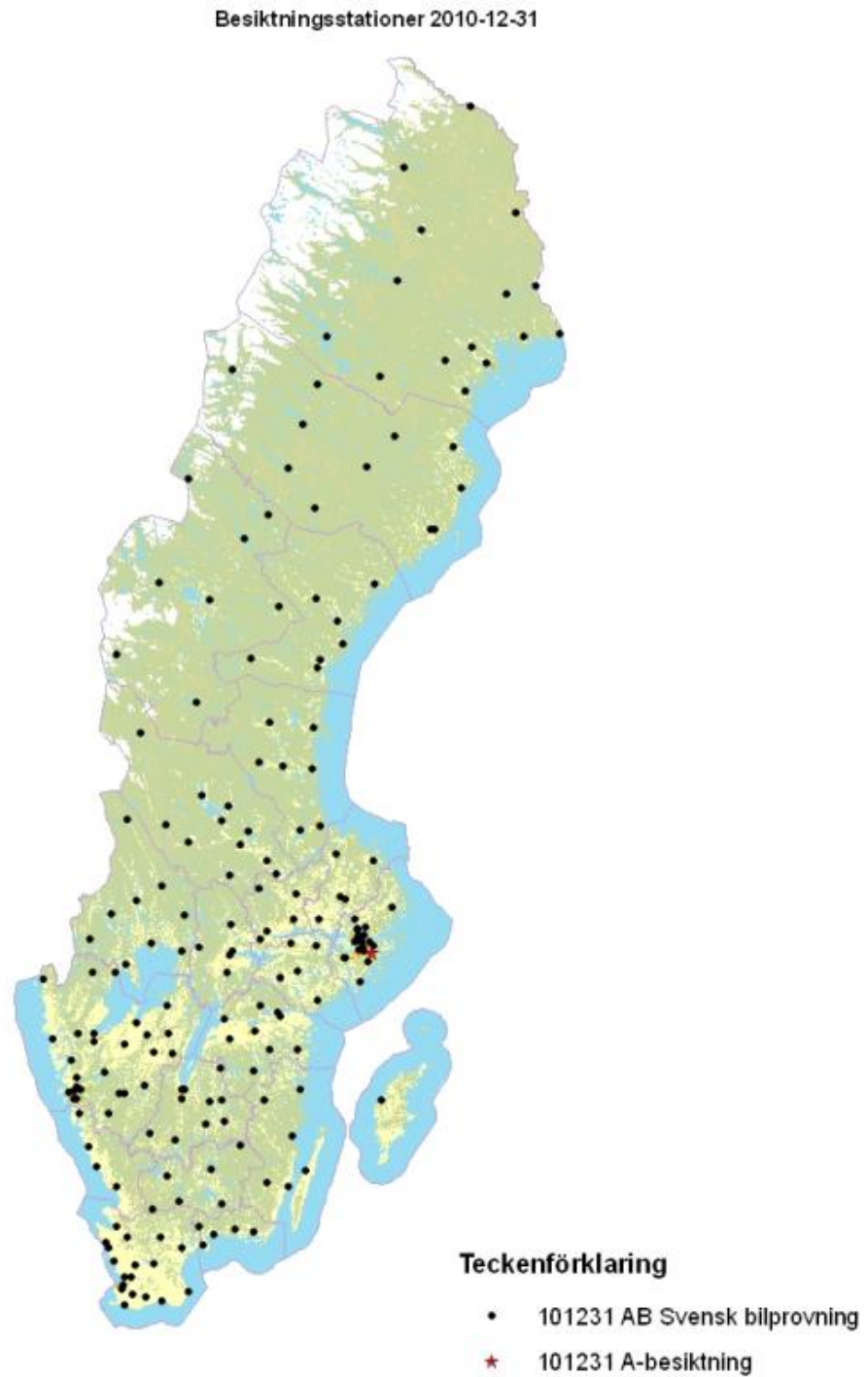
7 Transportstyrelsens arbete 2012

Transportstyrelsen kommer under 2012 fortsätta arbetet för en väl fungerande besiktningsmarknad. Särskilda fokusområden är:

- Av marknadsaktörerna upplevda etableringshinder. Exempelvis svåröverskådligt regelverk, omständlig/krävande ackreditering och brist på utbildad personal.
- Fler riskbaserade tillsynsbesök. Detta blir möjligt genom statistik från Transportstyrelsens tillsynsdatasystem.
- Delutförsäljning av AB Svensk Bilprovning med efterföljande förändringar av marknaden.

8 Bilaga 1.

Besiktningstationer för lätta fordon 2010-12-31:



Besiktningstationer för lätta fordon 2011-12-31:

