

Rapport om fordonsbesiktnings- marknaden 2022

Årlig uppföljning av utvecklingen på marknaden för
fordonsbesiktning



© Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Teknik väg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2023-1987

Författare Andersson Patrik, Bahaddin Tara, Gruvald Håkan, Holmlund Peter,
Nygren Mats

Månad År Oktober 2023

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 2022, men även sedan omregleringen 2010. Alla siffror och uppgifter kommer från Transportstyrelsen om vi inte angivit något annat. Vi återför iakttagelser och åtgärdsförslag enligt rapporten såväl inom den egna myndigheten som till Swedac.

Rapporten är framtagen av Patrik Andersson, Tara Bahaddin, Håkan Gruvald, Peter Holmlund och Mats Nygren vid sektion Tillsyn vägteknik på Transportstyrelsen. Patrik Bergstrand på Swedac har bidragit till avsnittet om teknikutveckling.

Borlänge, oktober 2023

Pär Norling
Enhetschef Teknik väg

Sammanfattning

Regeringen omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden 1 juli 2010. Då fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att marknaden fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

2022 var tio företag verksamma på marknaden för fordonsbesiktning, vilket är ett företag mer än året före. Totalt uppgick antalet besiktningstationer för lätta fordon till 592, vilket är en ökning med knappt 20 procent jämfört med året före. Denna ökning går främst att härleda till att Dekra återfick sin rätt att besikta fordon och därmed kunde återuppta sin fordonsbesiktningensverksamhet. Antalet besiktningstationer för tunga fordon, som uppgick till 178, är däremot oförändrat jämfört med året före. Vid halvårsskiftet 2022 fanns 2 131 besiktningstekniker, vilket är en ökning med 3 procent jämfört med året före och den högsta siffran sedan genomförandet av omregleringen.

De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat under 2022, men i mindre utsträckning än KPI. Även de rapporterade priserna för efterkontroll har ökat. Här observeras däremot en varierad prisutveckling jämfört med KPI beroende på vilken fordonstyp som avses. Vidare kan vi konstatera att det senaste årets teknikutveckling av kontrollmetoder varit blygsam.

Transportstyrelsen konstaterar att fordonsbesiktningensmarknaden fortsätter att utvecklas 13 år efter omregleringen. Det senaste året har det skett en ökning av antalet besiktningföretag, besiktningstationer och besiktningstekniker. Då antalet besiktningstekniker ökat mer än antalet utförda besiktningar har dock den genomsnittliga produktiviteten bland företagen minskat något. Vidare bedömer vi att konkurrensen mellan företagen fortsatt är måttlig. Vår sammantagna bedömning är att marknaden i stort lever upp till kundernas krav på tillgänglighet.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	6
1 TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG OM ÖVERVAKNING AV FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	8
2 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	9
2.1 Marknadsutveckling	9
2.1.1 Tio verksamma fordonsbesiktningföretag	9
2.1.2 Marknadskoncentrationen var fortsatt måttlig	10
2.1.3 Produktiviteten har minskat	13
2.1 Händelser under året	14
2.1.1 Dekra fick tillbaka sin rätt att besikta fordon.....	14
2.1.2 En tekniker dömd för tagande av muta	14
2.1.3 Transportstyrelsen föreslår ändrade krav för A-traktorer	14
2.1.4 Transportstyrelsen fick ett regeringsuppdrag om miljökontroll. 15	
2.1.5 Ett certifieringsorgans ackreditering delvis tillfälligt återkallat .. 15	
3 RESULTAT FRÅN TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING	16
3.1 Trafiksäkerhet och Miljö	16
3.2 Priserna för kontrollbesiktning ökade mindre än KPI.....	16
3.2.1 Kontrollbesiktningpriserna har minskat jämfört med KPI	17
3.2.2 Efterkontrollpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med KPI	18
3.3 Blygsam teknikutveckling under året	20
3.4 Fortsatt god tillgänglighet.....	20
3.4.1 Antalet besiktningstationer för lätta fordon ökade på grund av Dekras ackreditering.....	21
3.4.2 Antalet besiktningstationer för tunga fordon är oförändrat	22
3.4.3 Kunderna var i stort nöjda med stationernas öppettider	22
3.4.4 Antalet besiktningstekniker har ökat.....	23
4 UTFALL AV 2022 ÅRS FOKUSOMRÅDEN OCH VÅRT ARBETE 2023	23

1 Transportstyrelsens uppdrag om övervakning av fordonsbesiktningensmarknaden

Fordonsbesiktningensmarknaden omreglerades den 1 juli 2010. I samband med det fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.¹

Transportstyrelsen tolkar orden ”fungerar väl” i lagen som att besiktningensverksamheten ska fungera minst lika bra som innan omregleringen. I begreppet lägger vi också in att verksamheten lever upp till fordonsägarnas och samhällets förändrade förväntningar över tid. Vår tillsyn ska kontrollera att besiktningensverksamheten 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 finns tillgängliga på vår webbplats.

¹ 5 kap. 3 a § Fordonslagen (2002:574) infört genom Lag (2010:39) om ändring i fordonslagen.

2 Fordonsbesiktningsmarknaden

Efter att fordonsbesiktningsmarknaden omreglerades finns ett flertal företag på marknaden som erbjuder olika former av tjänster inom fordonsbesiktningsområdet. I detta kapitel redogör vi för vilka företag som finns, hur vi bedömer att konkurrensen utvecklats över tid och vilka marknadspåverkande händelser som inträffat under året.

2.1 Marknadsutveckling

2.1.1 Tio verksamma fordonsbesiktningsföretag

Fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier:

- lätta,
- tunga
- och övriga fordon.²

Det finns fyra olika former av besiktningar:

- kontroll-,
- registrerings-,
- lämplighets-
- och mopedbesiktning.

Tio besiktningsföretag verkade på marknaden 31 december 2022. Besiktningsföretagen har valt att ackreditera sig för besiktning av en eller flera fordonskategorier. Se Tabell 1 på nästa sida.

² 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.

Tabell 1: Besiktningsföretagens ackreditering.

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Besikta Bilprovning i Sverige AB	X	X	
Carspect AB	X		
DEKRA Automotive AB	X		X
Fordonsprovorna i Kungälv AB	X		
Fordonsprovorna i väst AB	X	X	
Kiwa Inspecta AB			X
Opus Bilprovning AB	X	X	X
Rise SMP Maskinprovning AB			X
Ystad Bilbesiktning AB	X	X	
Totalt antal företag	8 (7)	5 (5)	4 (3)

Källa: Swedac.

Ackrediteringen gäller länsvis och ett företag måste erbjuda alla besiktningsformer i det aktuella länet. I Sverige är det myndigheten Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) 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.

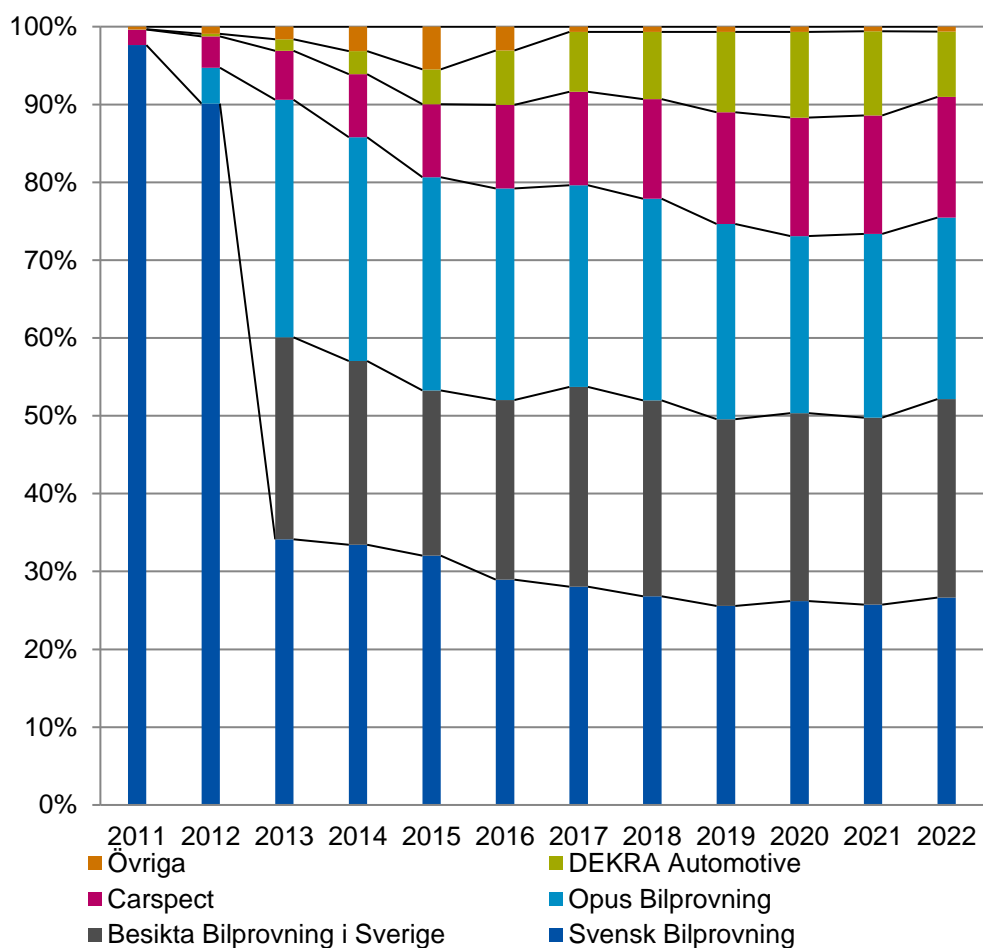
Kontrollbesiktning av lätta fordon är den största delmarknaden sett till antalet utförda besiktningar. Den delmarknaden utgör cirka 94 procent av den totala marknaden. Det är också den typ av besiktning som berör flest enskilda fordonsägare. Därför koncentrerar Transportstyrelsen den största delen av sin tillsyn och marknadsövervakning dit.

2.1.2 Marknadskoncentrationen var fortsatt måttlig

Under 2022 var det små förändringar i besiktningsföretagens marknadsandelar jämfört med 2021, se Tabell 2 och Figur 1 på nästa sida. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

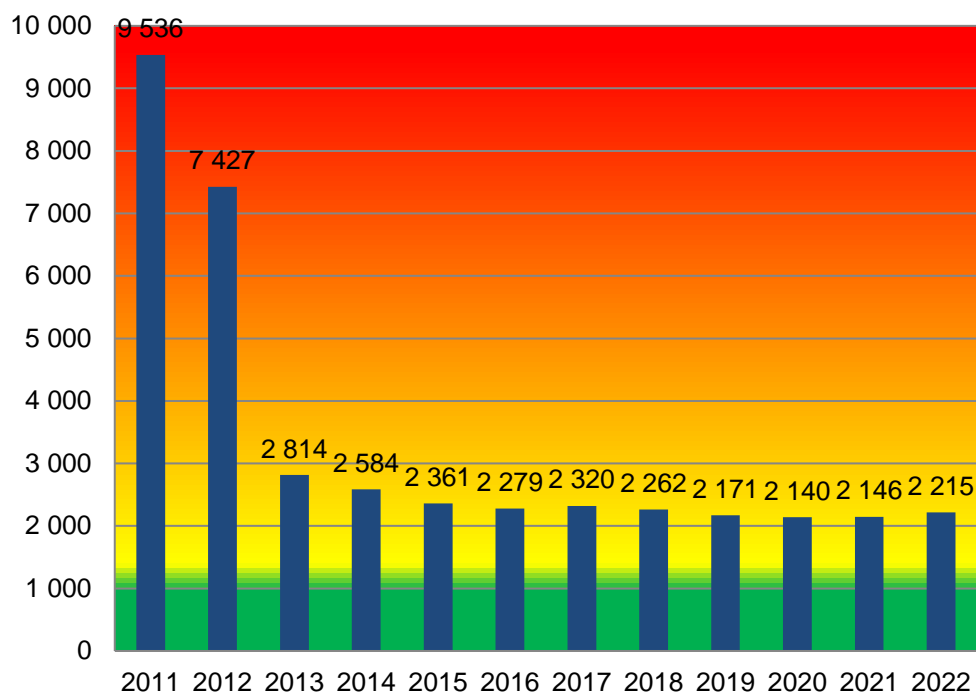
Tabell 2. Besiktningsföretagens marknadsandelar 2021 och 2022.

Besiktningsföretag	2021	2022
Svensk Bilprovning	25,7	26,6
Besikta Bilprovning i Sverige	24,0	25,5
Carspect	15,2	15,5
DEKRA Automotive	10,8	8,4
Fordonsprovarna i Kungälv	0,1	0,2
Fordonsprovarna i väst	0,1	0,1
Kiwa Inspecta	0,0	0,0
Opus Bilprovning	23,6	23,4
Rise SMP Svensk Maskinprovning	0,1	0,1
Ystad Bilbesiktning	0,2	0,2



Figur 1: Besiktningsföretagens marknadsandelar 2011-2022.

Transportstyrelsen följer marknadskoncentrationen med hjälp av Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). Marknadskoncentrationen har totalt sett ökat något, från 2 146 år 2021 till 2 215 år 2022. Eftersom värdet är mellan 1 500 och 2 500 betraktar vi fortsatt marknadskoncentrationen som måttlig. Marknadskoncentrationen har varit relativt oförändrad sedan 2015, se faktarutan om HHI nedan.



Figur 2. Herfindahl-Hirschmans Index (HHI) 2011-2022.

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> .

2.1.3 Produktiviteten har minskat

Sedan 2014 begär Transportstyrelsen in uppgifter om antalet besiktnings-tekniker från besiktningsföretagen varje halvårsskifte, se Kapitel 3.4.4. 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 påverkades antalet besiktningar av myndighetsingripande på grund coronapandemin. Eftersom denna åtgärd låg utanför besiktningsföretagens kontroll är det svårt att dra några säkra slutsatser om produktivitetsutvecklingen hos företagen under dessa år.

Vid halvårsskiftet 2022 arbetade 2 131 tekniker hos besiktningsföretagen, vilket kan jämföras med 2 073 år 2021. Teknikerna ägnade i genomsnitt 93,6 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se Tabell 3. Procentsatsen bygger enligt besiktningsföretagen delvis på uppskattningar. Resten av tiden ägnade teknikerna åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

Tabell 3: Antal besiktningar, antal tekniker och antal besiktningar per tekniker.

År	Antal besiktningar	Antal tekniker	Andel besiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen (%)	Antal besiktningar per tekniker
2014	5 870 000	1 921	93	3 286
2015	5 860 000	1 968	93,3	3 191
2016	5 750 000	1 975	93,5	3 114
2017	5 810 000	2 066	93,5	3 008
2018	5 580 000	1 994	93,5	2 993
2019	5 590 000	1 936	93	3 105
2020	5 490 000	2 016	93,4	2 916
2021	6 120 000	2 073	94	3 141
2022	6 150 000	2 131	93,6	3 083

Källa: Transportstyrelsen och besiktningsföretagen.

De besiktningsföretag 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.

2.1 Händelser under året

2.1.1 Dekra fick tillbaka sin rätt att besikta fordon

Under februari 2022 blev Dekra Automotive AB (Dekra Bilbesiktning) åter ackrediterade för att besikta fordon. Företaget förlorade sin ackreditering i december 2021. Skälet till återkallandet var anmärkningar vid Swedacs återkommande tillsyn av företaget. Dekra har valt att ackreditera sig för besiktning av lätta fordon med en totalvikt på högst 3 500 kg och övriga fordon, men inte för besiktning av tunga fordon. Dekra har snabbt återetablerat sig på marknaden och var 2022 Sveriges femte största fordonsbesiktningsföretag sett till antalet rapporterade besiktningar.

2.1.2 En tekniker dömd för tagande av muta

I november 2022 föll domen i ett oegentlighetsåtal inom fordonsbesiktningsområdet. Enligt domen i Göteborgs tingsrätt har en besiktningstekniker tagit emot mutor för att godkänna fordon utan att besikta dem.

Totalt dömdes tio personer för brott:

- sex personer dömdes till dagsböter för givande av muta
- två personer dömdes till dagsböter för medhjälp till givande av muta
- en person dömdes till dagsböter för medhjälp till tagande av muta
- en före detta besiktningstekniker dömdes till villkorlig dom för tagande av muta.

Transportstyrelsen kan konstatera att besiktningsföretaget där teknikern arbetat har vidtagit flera åtgärder för att motverka oegentligheter. Flera av åtgärderna har även anammats av andra besiktningsföretag och vår bedömning är att branschen över lag har skärpt sina rutiner för att motverka oegentligheter. Domen överklagades, men när den här rapporten sammanställs har överklagandet avslagits och domen vunnit laga kraft.³

2.1.3 Transportstyrelsen föreslår ändrade krav för A-traktorer

I november 2022 redovisade Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag om A-traktorer.⁴ Myndigheten bedömer bland annat att två föreskriftändringar bör genomföras; dels en ändring av de tekniska kraven om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan manipulering kan ske utan synligt ingrepp, dels skärpta krav på fordonens utrustning för avgasrening. Om föreskriftsändringarna genomförs innebär det ändrade kontrollprogram som kommer att påverka fordonsägare och

³ Se Göteborgs tingsrätt mål nummer B 9331-21.

⁴ Transportstyrelsen (2022). TSV 2021-10478 Uppdrag att utreda regler för A-traktor.

besiktningsföretag. Ett arbete med att se över och revidera föreskrifterna pågår.

2.1.4 Transportstyrelsen fick ett regeringsuppdrag om miljökontroll

I februari 2022 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag att se över förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid besiktning.⁵ En skarpare kontroll är tänkt att ge bättre luftkvalitet. Analysen skulle innefatta besiktning av personbilar, lastbilar och A-traktorer samt övriga fordon i den mån Transportstyrelsen bedömde det relevant.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet den 15 februari 2023.

2.1.5 Ett certifieringsorgans ackreditering delvis tillfälligt återkallat

Det finns i dagsläget tre företag som är ackrediterade för att certifiera besiktningstekniker. Vid en extern bedömning utförd av Swedac identifierades brister inom certifieringsområdet för registreringsbesiktning hos ett av certifieringsföretagen. Det resulterade i att Swedac tillfälligt återkallade företagets möjlighet att utfärda certifikat inom behörighetsklassen registreringsbesiktning. För två besiktningsföretag som anlitat certifieringsföretaget för certifiering, var det aktuellt att förlänga sammanlagt 13 certifikat fördelat på 4 besiktningstekniker, i samband med att ackrediteringen skulle återkallas. Då certifieringsföretaget inte skulle ha möjlighet att förlänga certifikatens giltighet i och med att deras ackreditering tillfälligt återkallas, undersökte besiktningsföretagen möjligheterna att anlita ett annat företag för att utföra en ny certifiering. Det visade sig att detta inte var möjligt då det inte fanns kapacitet hos de andra företagen eller att de inte valt att utföra certifieringar inom registreringsbesiktning.

Innan ackrediteringen återkallats, genomförde certifieringsorganet förlängning av nämnda certifikat. De hade dock inte möjlighet att genomföra de praktiska delarna enligt kraven i föreskrifterna TSFS 2017:53. I och med detta medgav Transportstyrelsen undantag från delar av innehållet i re-certifieringen för de berörda besiktningsteknikerna. Undantagen förenades med villkor och begränsning i giltighet av certifikaten till 6 månader istället för ordinarie tid om 4 år. Under denna tidsperiod om 6 månader var det företagets ambition att återfå ackrediteringen för certifiering av besiktningstekniker inom området registreringsbesiktning.

⁵ Infrastrukturdepartementet, diarienummer: I2022/00399

3 Resultat från Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning

Transportstyrelsens tillsyn ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Under året har vi börjat vidareutveckla vår tillsynsverksamhet, efter att den under flera år varit nedprioriterad. Vår marknadsövervakning fokuserar på pris, tillgänglighet och teknikutveckling. I detta avsnitt beskrivs våra iakttagelser kopplat till de olika områdena.

3.1 Trafiksäkerhet och Miljö

Under året har Transportstyrelsen utfört tillsynsaktiviteter och vidareutvecklat tillsynen av fordonsbesiktningsmarknaden. Myndigheten har även startat rekryteringen av personal.

3.2 Priserna för kontrollbesiktning ökade mindre än KPI

Under 2022 har prisutvecklingen varit blandad. De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat, men mindre än KPI.⁶ För efterkontroll efter kontrollbesiktning är prisutvecklingen blandad jämfört med KPI.

I den här rapporten presenterar vi prisutvecklingen från december 2016. Information om prisutvecklingen mellan 2010 och 2016 finns att läsa i våra tidigare årsrapporter på vår webbplats.

Besiktningsföretagen rapporterar in de faktiska prisuppgifterna till Transportstyrelsen varje år. Företagen har lämnat in fullständiga uppgifter från september 2016 fram till idag. Vi redovisar inte priserna på en alltför detaljerad nivå då 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.

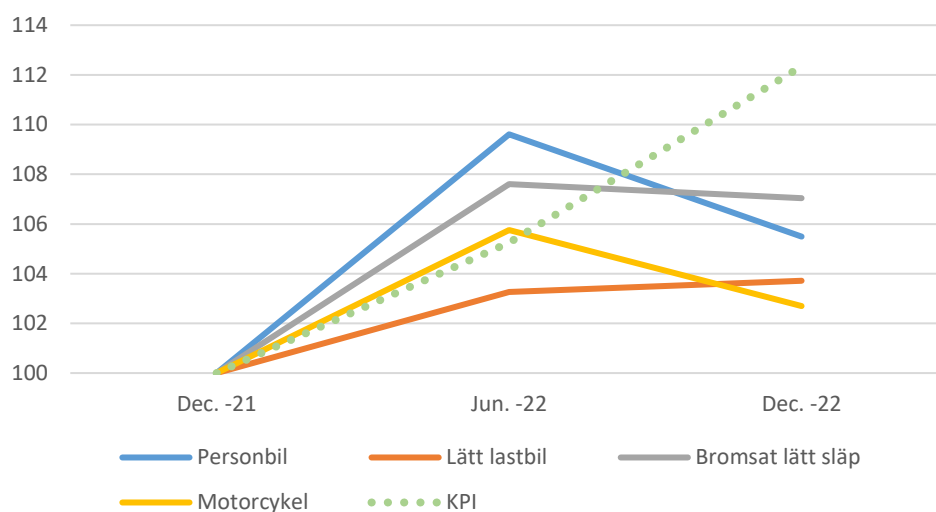
Priserna varierar bland annat beroende på besiktningsstation, dag och tid på dygnet. Den kund som söker ett lågt pris kan leta efter mindre attraktiva

⁶ 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/.

tider, exempelvis mitt på för- eller eftermiddagen. Priserna varierar också beroende på exempelvis betalningssätt och framförhållning till besiktningstillfället. Ofta har också nyetablerade stationer öppningserbjudanden. Generellt har besiktningstationerna slutat med kontanthantering. Istället erbjuds exempelvis kort- och fakturabetalning.

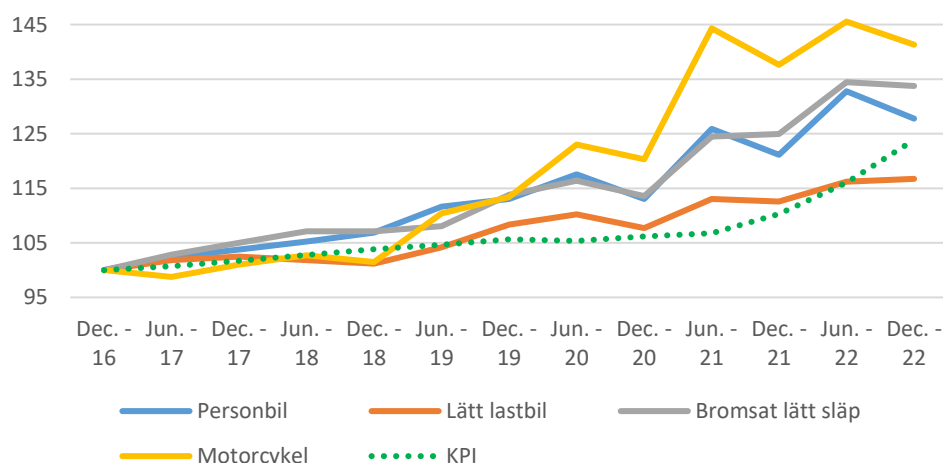
3.2.1 Kontrollbesiktningspriserna har minskat jämfört med KPI

Sett över hela 2022 har de rapporterade priserna för kontrollbesiktning ökat mindre än KPI. Se Figur 3.



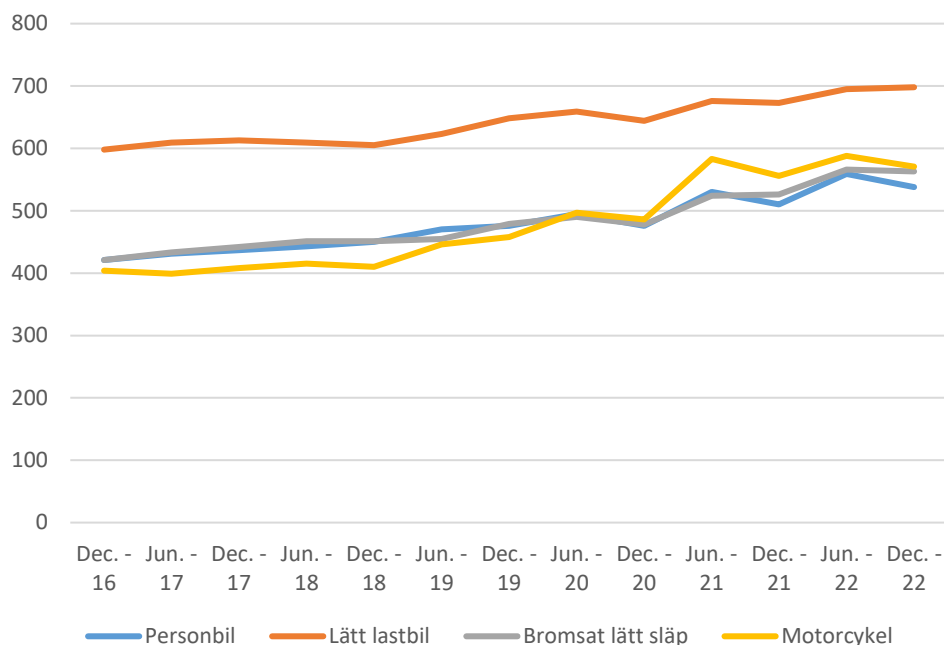
Figur 3: Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2021.

Sedan 2016 ser vi en mer blandad utveckling, se Figur 4.



Figur 4: Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.

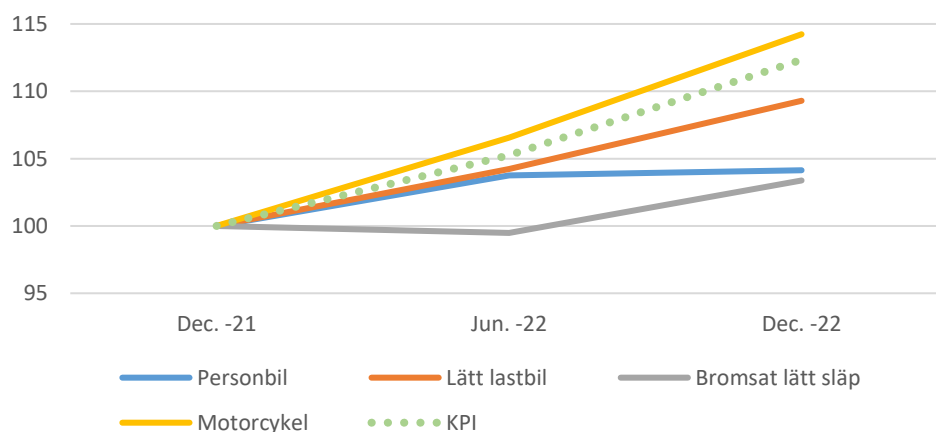
Figur 5 visar de rapporterade priserna i kronor inklusive moms sedan december 2016.



Figur 5. Rapporterat pris för kontrollbesiktning sedan december 2016.

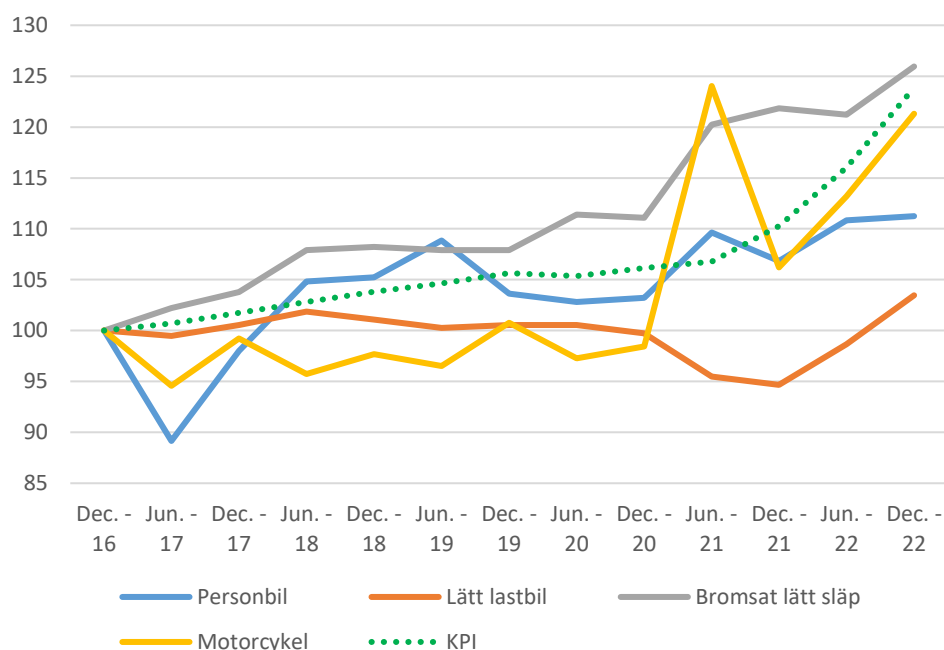
3.2.2 Efterkontrollspriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med KPI

Sett över hela 2022 har vi sett en ökning av snittpriserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning. Jämfört med KPI är utvecklingen blandad, se Figur 6.



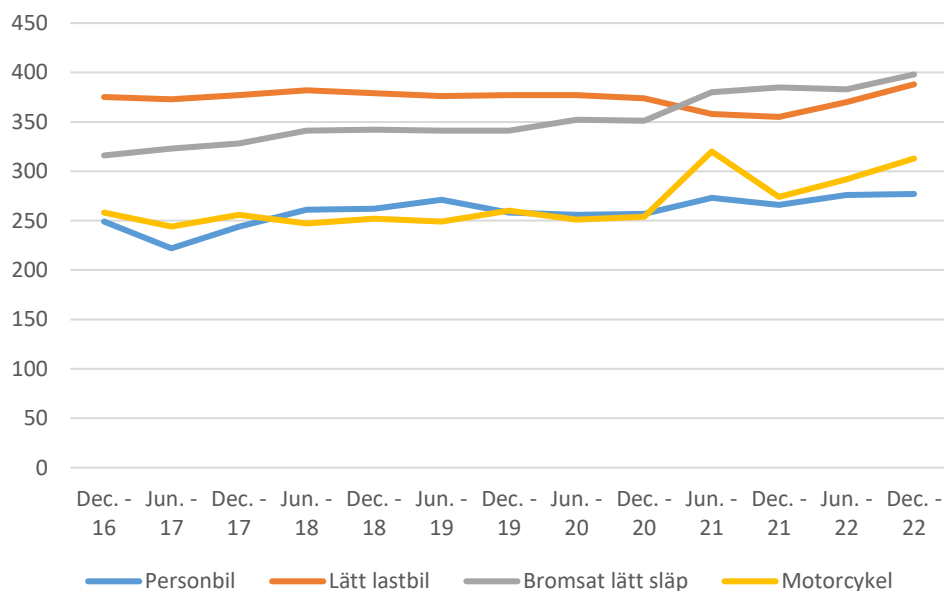
Figur 6: Indexerat rapporterat pris för efterkontroll kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016.

Sedan 2016 ser vi också en blandad utveckling, se Figur 7.



Figur 7: Indexerat rapporterat pris för efterkontroll 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 efterkontroll kontrollbesiktning från december 2016.

3.3 Blygsam teknikutveckling under året

Under 2022 har Swedac kontrollerat teknikutvecklingen åt Transportstyrelsen. Swedac kan konstatera att utveckling av kontrollmetoder inom besiktningsbranschen varit blygsam.

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.⁷ Besiktningsföretagen får använda egna kontrollmetoder som ger ett likvärdigt resultat och definiera dem i sina egna ledningssystem.

I dialog med besiktningsföretagens branschförening Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) har det framkommit att investeringar i teknikutveckling är förenat med stora kostnader. FBB anser också 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 göra investeringar. Föreningen menar 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 Fortsatt god tillgänglighet

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat under 2022 samtidigt som antalet besikningstekniker också ökat. Stationernas öppettider mötte, i stort, kundernas behov. 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 dess spridning över landet) och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Dessutom följer vi hur många besikningstekniker som arbetar hos företagen som är en annan viktig indikator på tillgänglighet.

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

3.4.1 Antalet besiktningsstationer för lätta fordon ökade på grund av Dekras ackreditering

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 497 till 592, en ökning med drygt 19 procent. Ökningen beror till allra största del på Dekras återinträde på marknaden, se Kapitel 2.1.1. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län utom Jämtland fått fler besiktningsstationer, se Tabell 4.

Tabell 4: Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2022.

Lätta fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11	11	11	11	11
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19	22	25	20	25
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4	4	4	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14	18	19	16	22
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18	19	20	17	20
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	9	6	7
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21	21	22	20	22
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15	15	18	19	21
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12	12	12	11	12
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18	18	19	19	15	19
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69	74	76	69	79
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68	70	73	65	83
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18	19	19	19	16	20
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13	16	17	15	19
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21	22	21	21	21
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16	19	19	15	20
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10	11	13	12	14
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16	18	18	17	18
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87	90	92	82	102
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17	19	20	19	22
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24	25	27	27	31
Totalt	196	232	270	314	380	444	451	473	500	533	554	497	592

Källa: Swedac.

3.4.2 Antalet besiktningsstationer för tunga fordon är oförändrat

Antalet besiktningsstationer för tunga fordon är oförändrat sedan 2021, 178 stycken. Sedan omregleringen 2010 har tillgängligheten ökat kontinuerligt och 32 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 2022.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
Dalarna	8	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	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8	8	9	9	8	8
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
Jönköping	7	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	9
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7
Norrbottnen	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16	16	16	16	16	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14	14	14	15	14	14
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9	9	9	9	10	10
Västerbotten	7	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	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	6	6
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26	26	27	27	27	27
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7	8	8	8	9	8
Totalt	146	147	149	150	155	160	164	168	169	175	177	178	178

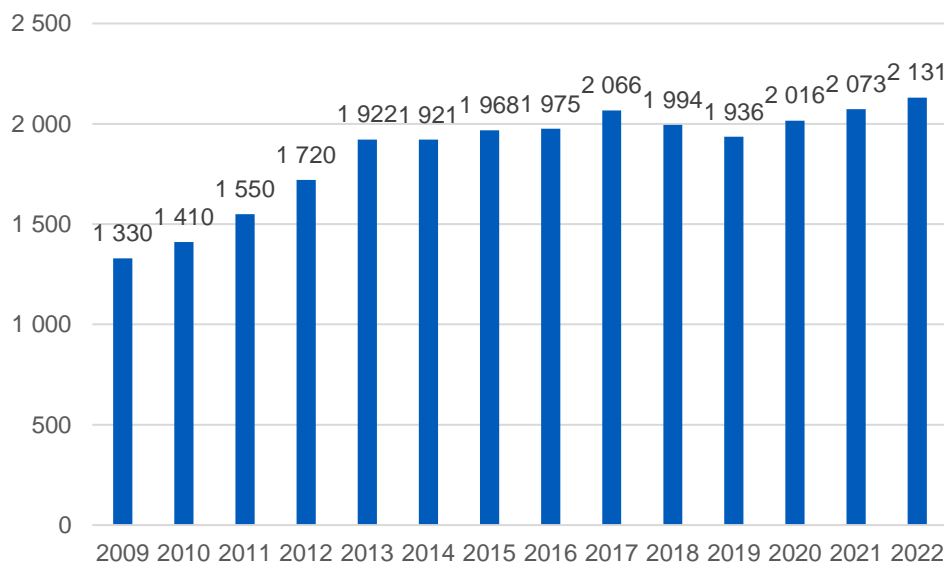
Källa: Swedac.

3.4.3 Kunderna var i stort nöjda med stationernas öppettider

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

3.4.4 Antalet besiktningstekniker har ökat

Varje år begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningsföretagen om antalet besiktningstekniker som var aktiva vid halvårsskiftet. Enligt företagen verkade 2 131 tekniker på marknaden vid halvårsskiftet 2022, vilket är en ökning med 2,8 procent jämfört med 2021. Se Figur 9. Det är det högsta antalet tekniker sedan omregleringen.



Figur 9. Antal besiktningstekniker 2009-2022.

Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

Under 2022 hade 157 tekniker en utökad behörighet. Det innebär att teknikern får göra registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktningar. Det ska jämföras med 158 tekniker 2021.

4 Utfall av 2022 års fokusområden och vårt arbete 2023

I Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningsmarknaden 2021⁸ sa vi att vi under 2022 kommer att bygga upp tillsynsverksamheten inom fordonsbesiktningsområdet. Den uppbyggnaden har börjat.

Under 2023 kommer Transportstyrelsen fortsätta bygga upp sin tillsynsverksamhet inom fordonsbesiktningsområdet och planerar att genomföra ett antal tillsyner. Dessutom kommer vi att fokusera på besiktningsföretagens arbete mot oegentligheter.

⁸ Se transportstyrelsen.se, diarienummer TSV 2022:516.