

Rapport om fordonsbesiktning marknaden 2025

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 2025-14985

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

Månad År April 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn av fordonsbesiktningsmarknaden. Rapporten beskriver främst utvecklingen och händelser under 2025, men även historik sedan omregleringen 2010. Alla siffror och uppgifter kommer från Transportstyrelsen om vi inte har 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.

Borlänge april 2026

Mikael Kyller
T.f. Enhetschef

Hans Norén
Sektionschef

Sammanfattning

Transportstyrelsen har sedan 2010 i uppdrag¹ att kontrollera att marknaden fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Transportstyrelsen har under året genomfört tillsyn inom samtliga ovan beskrivna områden. Tillsynerna har skett genom att besöka besiktningstationer samt vara med på besiktningar av övriga fordon ute i fält men även som administrativa tillsyner.

Samverkan med andra myndigheter och branschaktörer sker regelbundet i syfte att samla så mycket information som möjligt om hur marknaden fungerar.

Resultatet från besiktningarna påverkar trafiksäkerhet och miljö. En större del av besiktningarna som granskats är väl utförda. Men det finns brister och utvecklingsområden, bland annat att oegentligheter fortsatt förekommer inom besiktningensbranschen, vilket vi tillsammans med branschen behöver fortsätta att jobba med.

De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än konsumentprisindex (KPI) utom för besiktning av motorcykel. Även de rapporterade priserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning har ökat mer än KPI.

Tillgängligheten får anses vara fortsatt god och ett ökat antal besiktningstekniker leder till ökad sysselsättning vilket var ett av målen med omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden. Teknikutvecklingen har under året varit begränsad.

Tillsynerna har bidragit till utvecklandet av regeländringar som förväntas beslutas under 2026.

¹ Fordonslagen (2002:574) kapitel 5, 3a§.

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| FÖRORD | 3 |
| SAMMANFATTNING | 4 |
| INNEHÅLL | 5 |
| 1 TRANSPORTSTYRELSEN UPPDRAG OM TILLSYN AV FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN | 7 |
| 2 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN | 8 |
| 2.1 Marknadsutveckling | 9 |
| 2.1.1 Antal verksamma fordonsbesiktningföretag | 9 |
| 2.1.2 Marknadskoncentration | 10 |
| 2.1.3 Produktivitet | 12 |
| 2.2 Händelser under året | 13 |
| 2.2.1 Högsta domstolen fastställde dom om mutor | 13 |
| 2.2.2 Oegentligheter inom besiktningverksamheten | 14 |
| 2.3 Samverkan med andra myndigheter och branschen | 14 |
| 2.3.1 Swedac | 14 |
| 2.3.2 Justitiekanslern | 14 |
| 2.3.3 Konsumentverket | 14 |
| 2.3.4 Justitieombudsmannen | 15 |
| 2.3.5 Arbetsmiljöverket | 15 |
| 2.3.6 Regelbundna möten i besiktningkommittén | 15 |
| 2.3.7 Samverkan om oegentligheter inom fordonsbesiktning | 16 |
| 2.3.8 Fordonsbesiktningbranschens arbete med märkesspecifik information | 16 |
| 3 RESULTAT AV TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYNER | 17 |
| 3.1 Trafiksäkerhet och miljö | 17 |
| 3.1.1 Kontrollbesiktning | 17 |
| 3.1.2 Registreringsbesiktning | 18 |
| 3.1.3 Administrativa tillsyner | 18 |
| 3.1.4 Information från Polisen om bristfälliga besiktningar | 19 |
| 3.1.5 Information från Swedac tillsyner | 19 |
| 3.1.6 Återkallade certifikat | 19 |
| 3.1.7 Tillsyn kvalitetsuppföljning | 19 |
| 3.2 Prisutveckling | 20 |
| 3.2.1 Prisutveckling kontrollbesiktning | 21 |
| 3.2.2 Prisutveckling efterkontroll | 24 |
| 3.3 Teknikutveckling | 26 |
| 3.4 Tillgänglighet | 27 |
| 3.4.1 Besiktningstationernas öppettider | 27 |
| 3.4.2 Antal besiktningstationer för lätta fordon | 27 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3.4.3 | Antal besiktningstationer för tunga fordon | 28 |
| 3.4.4 | Antalet besiktningstekniker | 29 |
| 4 | VÅRT ÖVRIGA ARBETE UNDER ÅRET | 30 |
| 4.1 | Analys av överklagningsärenden | 30 |
| 4.2 | Utredning mystery shopping och omtestning av redan besiktade fordon | 30 |
| 4.3 | Samverkan med andra EU länder | 31 |
| 4.4 | Hantering av synpunkter och klagomål | 32 |
| 4.5 | Analys giltig besiktning och tillsynsbehov av enskilt godkännande | 33 |
| 4.6 | Besiktningsteknikers identitet | 33 |
| 5 | SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER | 33 |
| 5.1 | Trafiksäkerhet och miljö | 33 |
| 5.1.1 | Kontrollbesiktning | 33 |
| 5.1.2 | Registreringsbesiktning | 34 |
| 5.2 | Prisutveckling | 34 |
| 5.3 | Teknikutveckling | 34 |
| 5.4 | Tillgänglighet | 34 |

1 Transportstyrelsen uppdrag om tillsyn av fordonsbesiktningmarknaden

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningmarknaden och det statliga monopolet för AB Svensk Bilprovning avskaffades. I samband med det fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet². Transportstyrelsen tolkar orden ”fungerar väl” i lagen som att besiktningens verksamhet 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. Regeringen hoppades också att omregleringen skulle skapa förutsättningar för ett bredare utbud för kunderna. Målet var längre öppettider, fler besiktningstationer, fler företag, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Med tillsyn menar vi på Transportstyrelsen att vi kontrollerar om en organisation, en juridisk person eller fysisk person utövar verksamhet enligt de krav som ställs. Transportstyrelsen bedriver tillsynsarbetet inom fordonsbesiktningområdet i huvudsak riskbaserat. Det innebär att vi genomför tillsyn på de verksamheter och i den omfattning vi ser ger mest effekt och nytta. Tillsynens frekvens, omfattning och metod varierar i relation till den bedömda risken. Inom fordonsbesiktningområdet planeras riskbaserade tillsyner utifrån analys av uppgifter så som exempelvis, besiktningstatistik och utfall, underkännandefrekvenser hos företagen, inkomna tips, synpunkter och klagomål samt resultaten från tidigare tillsyner.

Transportstyrelsen har publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningmarknaden sedan 2011. Tre gånger per år publicerar vi dessutom korta PM om utvecklingen på marknaden. Vi publicerar även underkännandestatistik årsvis och statistik över besiktningföretagens marknadsandelar varje månad samt löpande under året övergripande utfall från genomförda tillsyner. Alla publikationer finns tillgängliga på vår webbplats, transportstyrelsen.se³.

² 5 kap. 3 a § Fordonslagen (2002:574) införd genom Lag (2010:39) om ändring i fordonslagen
³ <https://www.transportstyrelsen.se/vagtrafik/fordon/aga-kopa-eller-salja-fordon/fordonsbesiktning/konkurrensutsatt-fordonsbesiktning/>

2 Fordonsbesiktningmarknaden

I detta kapitel redogör vi för hur många företag som finns, vilka besiktningssformer de erbjuder, hur vi bedömer att konkurrensen utvecklats över tid och vilka marknadspåverkande händelser som inträffat under året.

I Sverige är fordonsbesiktning en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. Besiktningsspliktiga fordon delas upp i tre kategorier⁴ :

- lätta,
- tunga
- och övriga fordon.

Det finns fyra olika former av besiktningar:

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

Ackrediteringen gäller länsvis och besiktningss företaget måste erbjuda alla besiktningssformer i det aktuella länet. Det är myndigheten Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) som genomför ackrediteringen i Sverige. Under ackrediteringsprocessen granskar Swedac till exempel krav på att företagen:

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

Swedac ackrediterar även de certifieringsorgan som personcertifierar besiktningsteknikerna.

⁴ 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.

2.1 Marknadsutveckling

2.1.1 Antal verksamma fordonsbesiktningsföretag

Tolv besiktningsföretag var ackrediterade för fordonsbesiktning 31 december 2025. Företagen har valt att ackreditera sig för besiktning av en eller flera fordonskategorier. Se Tabell 1.

| 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 |
| Fordonsprovarna i Kungälv AB | X | | |
| Fordonsprovarna i Väst AB | X | X | |
| Fordonsprovarna Skåne AB | X | | |
| g-Ack AB | | | X |
| Kiwa Sweden AB | | | X |
| Opus Bilprovning AB | X | X | X |
| SMP Svensk Maskinprovning AB | | | X |
| Ystad Bilbesiktning AB | X | X | |
| Totalt antal företag | 9 | 5 | 5 |

Tabell 1. Besiktningsföretagens ackreditering. Källa Swedac.

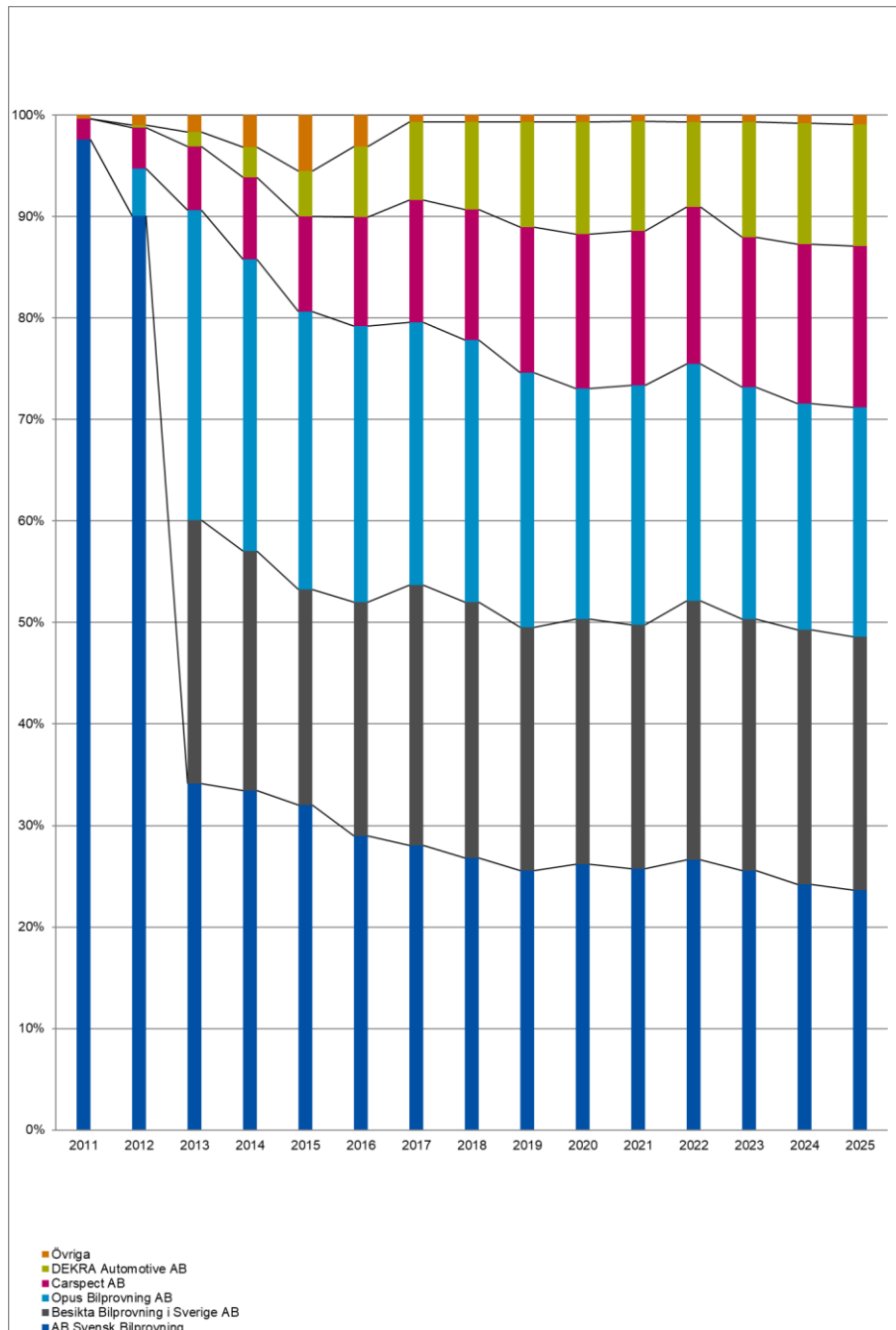
Kontrollbesiktning av lätta fordon är den största delmarknaden sett till antalet utförda besiktningar och utgör cirka 94 procent av det totala antalet besiktningar. Det är också den typ av besiktning som berör flest enskilda fordonsägare.

2.1.2 Marknadskoncentration

Under 2025 var det små förändringar i besiktningföretagens marknadsandelar jämfört med de tidigare åren, se Tabell 2 och Figur 1. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

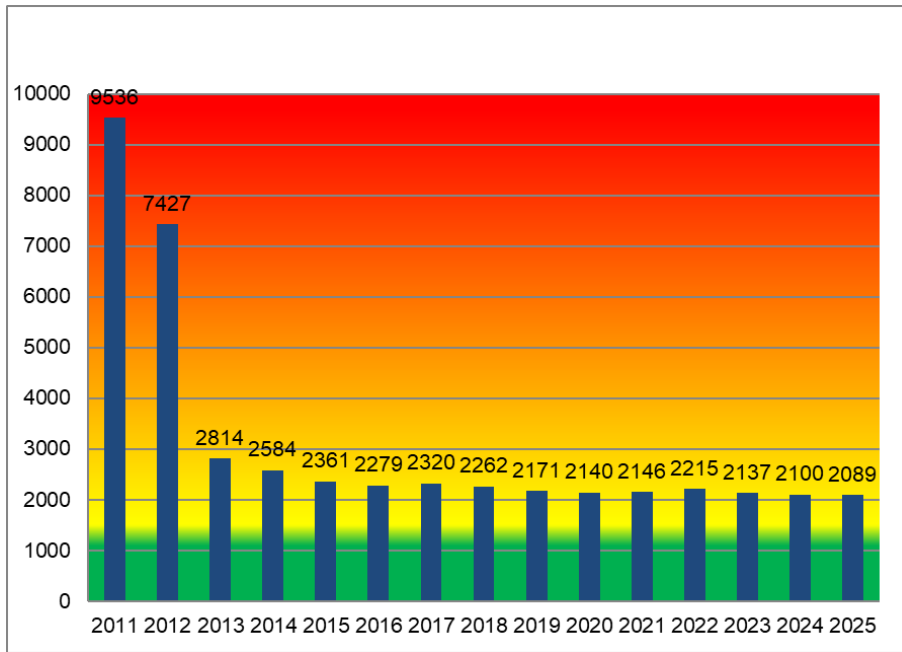
| Besiktningföretag | 2024 | 2025 |
|----------------------------------|------|------|
| AB Svensk Bilprovning | 24,2 | 23,7 |
| Besikta Bilprovning i Sverige AB | 25,1 | 25,0 |
| Carspect AB | 15,7 | 15,9 |
| DEKRA Automotive AB | 11,9 | 11,9 |
| Fordonsprovarna i Kungälv AB | 0,2 | 0,1 |
| Fordonsprovarna i Väst AB | 0,1 | 0,1 |
| Fordonsprovarna Skåne AB | 0,1 | 0,2 |
| g-Ack AB | 0,0 | 0,0 |
| Kiwa Sweden AB | 0,0 | 0,0 |
| Opus Bilprovning AB | 22,3 | 22,6 |
| SMP Svensk Maskinprovning AB | 0,1 | 0,1 |
| YBB Ystad Bilbesiktning AB | 0,2 | 0,2 |

Tabell 2. Besiktningföretagens marknadsandelar i procent 2024 och 2025.



Figur 1. Marknadsandelar 2011-2025.

För att följa marknadskoncentrationen använder Transportstyrelsen Herfindahl-Hirschmans Index (HHI)⁵. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat något, från 2 100 år 2024 till 2089 år 2025, men är att betrakta som hög. Se Figur 2.



Figur 2 Herfindahl-Hirschmans Index (HHI) 2011-2025.

2.1.3 Produktivitet

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 påverkades antalet besiktningar av myndighetsingripande på grund av Coronapandemin. Eftersom denna åtgärd låg utanför besiktningföretagens kontroll är det svårt att dra några slutsatser om produktivitetsutvecklingen hos företagen under dessa år. Vid halvårsskiftet 2025 arbetade 2 287 tekniker hos besiktningföretagen, vilket kan jämföras med 2 255 år 2024. Teknikerna ägnade i genomsnitt 93,6 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se Tabell 3. Procentsatsen bygger enligt besiktningföretagen delvis på uppskattningar.

⁵ Herfindahl-Hirschmans Index (HHI) beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden. Ett exempel: Tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 %. $HHI 40^2+35^2+25^2=1600+1225+625=3450$
 I en monopolsituation med ett företag som har 100 % av marknaden antar HHI sitt maximala värde, 10 000. Höga värden på HHI indikerar ett lågt antal företag, värdet blir även högre om en aktör har stor andel av marknaden. Ju fler företag och ju mer jämnstora dessa är, desto lägre blir indexvärdet. Ett HHI under 1000 tyder på en högt konkurrensutsatt marknad och ett värde mellan 1000 och 1800 tyder på måttlig marknadskoncentration medan ett HHI över 1800 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>.

Resten av tiden ägnade teknikerna åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

| 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 |
| 2023 | 6 250 000 | 2 138 | 93,7 | 3 120 |
| 2024 | 6 280 000 | 2 255 | 94 | 2 963 |
| 2025 | 6 390 000 | 2 287 | 93,6 | 2 985 |

Tabell 3: Antal besiktningar, antal tekniker och antal besiktningar per tekniker 2014-2025. Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

De besiktningföretag som är ackrediterade för lätta och tunga fordon har generellt en låg andel frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Företag som besiktar övriga fordon har en mycket hög andel besiktningar föreskrivna av andra myndigheter, exempelvis Arbetsmiljöverket.

Det finns tidsmässiga skillnader i förutsättningarna för besiktningstekniker att genomföra en kontrollbesiktning av en personbil. Många företag planerar så att en tekniker har 20 minuter på sig för att genomföra besiktningen. Andra företag har planerat för 30 minuter för motsvarande arbete. Detta innebär sannolikt en variation i produktivitet på marknaden som kan ha en inverkan både på kvaliteten på utförd besiktning, men även arbetsmiljön och priset.

2.2 Händelser under året

2.2.1 Högsta domstolen fastställde dom om mutor

Högsta domstolen⁶ har under året fastställt hovrättens domslut i ett fall där en besiktningstekniker dömts till fängelse i ett år och fyra månader. Teknikern dömdes för 13 fall av grovt tagande av muta och 20 fall av grovt osant intygande samt ett fall av tjänstefel.

⁶ B 8460-24

I ett annat fall har högsta domstolen beslutat⁷ att inte meddela prövningstillstånd. Hovrättens avgörande står där med fast. Hovrätten dömde besiktningsteknikern för 21 fall av grovt tagande av muta och 21 fall av grovt osant intygande till fängelse i ett år och fyra månader.

2.2.2 Oegentligheter inom besiktningensverksamheten

I början på december väcktes åtal⁸ mot en besiktningstekniker i Växjö. Teknikern misstänks för grovt tagande av muta och osant intygande, grovt brott för att i utbyte utfärda besiktningensprotokoll för fordon som inte har kontrollerats i enlighet med vad som följer av lag, förordning och Transportstyrelsens föreskrifter. Två personer misstänks också för grovt givande av muta, en person för givande av muta och bedrägeri samt så misstänks ytterligare sju personer för givande av muta. Efter att ha tagit del av utredningen, har Transportstyrelsens bedömt att det finns anledning att anta att 17 fordon är bristfälliga och i enlighet med fordonsförordningen⁹ förelagt fordonsägare att låta sina fordon genomgå en ny kontrollbesiktning.

2.3 Samverkan med andra myndigheter och branschen

2.3.1 Swedac

Vi genomför regelbundna samverkansmöten med Swedac två gånger per år. Utöver det delar myndigheterna information regelbundet med varandra om till exempel ackrediteringsbeslut, klagomål och tillsyner.

2.3.2 Justitiekanslern

Under 2025 har det i tre fall inkommit skadeståndsanspråk mot staten som berör besiktningensområdet. Transportstyrelsen har att yttrat sig och ärendena prövas av Justitiekanslern¹⁰. I två fall rörde det sig om felaktiga bedömningar av parkeringsbroms där den ena sökandens anspråk avslogs och det andra fallet är ännu inte beslutat. Det tredje fallet gällde en OBD-kontroll vilket inte heller är avslutat.

2.3.3 Konsumentverket

Det har under året inkommit 22 anmälningar till konsumentverket som klassificerats under bilbesiktning. Anmälningarna gäller i 13 fall vilseledande marknadsföring, fyra fall oskäligen avtalsvillkor, tre fall felaktig faktura eller debitering samt i övriga fall andra felaktigheter och brister. Anmälningarna hade i februari 2026 ännu inte lett till några åtgärder av Konsumentverket.

⁷ B 43-25

⁸ AM-22711-25

⁹ Fordonsförordningen (2009:211) 6 kapitlet 12 §

¹⁰ Förordning (1995:1301) om handläggning av skadeståndsanspråk mot staten

2.3.4 Justitieombudsmannen

Tre anmälningar har under året inkommit rörande fordonsbesiktningar till Justitieombudsmannen. Ett fall gäller ett haveri på grund av rostskador cirka fem månader efter genomförd kontrollbesiktning. Ett fall gäller utslitna bromsar några dagar efter kontrollbesiktningen. Ett fall gäller besiktningföretagets och Transportstyrelsens hantering av en registreringsbesiktning. De tre ärendena är avskrivna utan åtgärd av Justitieombudsmannen.

2.3.5 Arbetsmiljöverket

Under 2025 tog vi en kontakt med Arbetsmiljöverket för att få deras uppfattning om hur besiktningensmarknaden fungerar ur deras perspektiv. Deras händelsestyrda tillsynsverksamhet har mycket liten erfarenhet av just dessa företag, det finns enstaka anmälda olyckor där fordon körts av fordonslyft som fortfarande varit upplyft, någon klämd tumme och så vidare, men verkligen ytterst få anmälda olyckor uppger Arbetsmiljöverket.

Då vi utför tillsyn ute på besiktningstationer berättar vissa tekniker att de upplevt hot eller hotfulla situationer från kunder som inte varit nöjda med besiktningensresultatet av deras fordon.

Nedan är anmälda arbetsolyckor med sjukfrånvaro efter våld eller hot från personer utanför företaget, riktat mot de skadade inom ramen för deras arbete.

| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Totalt |
|------|------|------|------|------|------|--------|
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |

2.3.6 Regelbundna möten i besiktningenskommittén

Sedan 2020 finns det en besiktningenskommitté inrättad. Den består av varsin representant från besiktningensföretag, myndigheter, branschorganisationer m.fl. Ordförandeskapet i kommittén bemannas av Transportstyrelsen.

Under kommittén finns det två stycken arbetsgrupper. En som behandlar frågor kopplade till kontrollbesiktning och en som hanterar frågor inom registreringsbesiktningensområdet.

Arbetsgrupperna är öppna för alla. Idag deltar intressenter i fordonsbesiktningensbranschen såsom besiktningensföretag, myndigheter och branschorganisationer. Arbetsgrupperna har en utsedd ordförande från någon av besiktningensföretagen.

Syftet med arbetsgrupperna är bland annat att diskutera uppkomna problem, dela med sig av erfarenheter, informationsspridning och arbeta fram förslag till ändring av regler. När en arbetsgrupp har ett förslag till någon form av förändring, kan frågan lyftas till kommittén för beslutfattande.

Under 2025 hölls det fem möten i arbetsgruppen för kontrollbesiktning och fyra möten i arbetsgruppen för registreringsbesiktning. Inget möte hölls i kommittén under året.

2.3.7 Samverkan om oegentligheter inom fordonsbesiktning

Transportstyrelsen har under året samverkat med andra myndigheter samt branschen i syfte att förebygga oegentligheter inom fordonsbesiktningensverksamheten. Vi har tillsammans med Fordonsbesiktningensbranschen och Polisen årliga samverkansmöten. Mötesstrukturen skapades år 2023 på initiativ av Fordonsbesiktningensbranschen i syfte att beskriva hur de arbetar med att förebygga, upptäcka och hantera oegentligheter. Transportstyrelsens och andra myndigheters medverkan syftar till att bidra till att motverka oegentligheter inom fordonsbesiktningensverksamheten.

2.3.8 Fordonsbesiktningensbranschens arbete med märkesspecifik information

Branschorganisationen Fordonsbesiktningensbranschen (FBB) har under året informerat om att de har startat upp ett arbete med att bygga upp en gemensam teknisk databas. Organisationen har anställt en teknisk samordnare som har i uppdrag att samordna kontakter med fordonstillverkare och generalagenter samt bygga upp den gemensamma databasen.

Syftet är att skapa en plattform som underlättar för FBB:s medlemmar att få tillgång till korrekt och aktuell märkesspecifikinformation om fordon som ska genomgå en kontrollbesiktning.

3 Resultat av Transportstyrelsens tillsyner

3.1 Trafiksäkerhet och miljö

3.1.1 Kontrollbesiktning

Transportstyrelsen har fått in klagomål från fordonsägare där fordonsägaren har besiktat sitt fordon med godkänt resultat och att fordonet havererar en tid efter kontrollbesiktningen. I regel så har anledningen till haveriet varit glappa eller rostskadade detaljer i hjulupphängningen som lett till att ett haveri uppstått. Vi har därför under året fokuserat på att utföra tillsyn med stationsbesök på de stationerna som utför kontrollbesiktning på en högre andel äldre fordon men med en lägre underkännandefrekvens än genomsnittet avseende rostskador och glappa detaljer i hjulupphängningen.

Vid tillsynsbesöken har vi följt med teknikerna när de utför besiktningar för att säkerställa att kontroller och bedömningar sker enligt Transportstyrelsens föreskrift. I samband med besök på stationerna har vi också gjort iakttagelser inom områdena prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Under 2025 så har vi varit i 8 län och besökt och utfört tillsyn på 50 stationer samt besökt och utfört tillsyn ute i fält på ett företag som besiktar fordon i kategori 3. Besöken har i regel varit oanmälda men anmälda besök har förekommit i de fall det varit någon särskild fordonskategori som varit i fokus för tillsynen. Vid tillsynerna har det sammanlagt konstaterats 61 avvikelser från föreskrifterna.

Tillsynerna har bland annat visat att teknikerna inte alltid genomför alla kontroller och bedömningar på föreskrivet sätt. Vid några tillfällen har det resulterat i missade brister på fordonen. De bakomliggande orsakerna kan exempelvis bero på bristande kompetens eller medvetna avsteg från reglerna.

Ytterligare iakttagelser har rört hur reglerna fungerar i praktiken och om det finns behov av att omarbete dem. Vi har även frågat teknikerna om de har synpunkter på reglerna. Återkoppling kring dessa iakttagelser och synpunkter från teknikerna har förmedlats till berörd regelsektion inom Transportstyrelsen.

Tillsynerna har sammanfattats i en rapport för respektive företag och tillsynstillfälle. En del besiktningföretag har inte haft brister vid tillsynerna medan andra har haft flertalet konstaterade brister, vilket har hanterats och kommenterats av respektive företag. Tillsynsutfallet har därefter rapporterats vidare till Swedac i enlighet med krav i fordonslagen¹¹.

¹¹ Fordonslagen (2002:574) 5 kapitlet 3 c §

3.1.2 Registreringsbesiktning

Under året har tillsyner inom området registreringsbesiktning påbörjats.

Tillsynerna kommer genomföras på samtliga företag på marknaden och kommer fortsätta under 2026.

Metoden som används är av både administrativ och praktisk karaktär. Den administrativa delen består av att ett antal akter från utförda registreringsbesiktningar begärs ut av företagen. En så stor spridning som möjligt av akterna sker utifrån vart i landet dessa är genomförda, av vem och typ av registreringsbesiktning. Detta för att få en så bred bild som möjligt. Även statistiskt utfall av genomförda besiktningar analyseras och kan ligga till grund för urval av akter, detta som ett led i det riskbaserade arbetet som eftersträvas.

Den praktiska delen av tillsynen består av att vi besöker en eller flera av företagens stationer eller arbetsplatser i fält. Även i dessa fall eftersträvas en god spridning i landet samt utifrån eventuell risk. Besöken är föranmälda då besiktningformen inte är lika frekvent som exempelvis kontrollbesiktning. Vi deltar vid genomförandet av besiktningar som i stort består av en teknisk identifiering och kontroll av fordonet, granskning av dokument samt rapportering av utfallet av besiktningen.

Vid besöken ställs också ett antal frågor till närvarande tekniker. Frågorna är desamma till samtliga tekniker, förutom ett fåtal som uppkommit efterhand under tillsynernas genomförande. Syftet med frågeställningarna är bland annat att få en uppfattning om hur vissa regler tolkas och tillämpas, om det skiljer sig inom och emellan företagen samt också få en återkoppling om reglerna är tillräckligt tydliga. Även ytterligare synpunkter som berör Transportstyrelsen som uppkommer under besöken, omhändertas och sprids internt där synpunkten hör hemma.

Exempel på brister som hittills konstaterats under tillsynen:

- Olika tillämpning av regler (rätt och fel tillämpning)
- Felaktigt underkänt fordon
- Felaktigt godkänt fordon
- Avsaknad av nödvändig dokumentation

Tillsynen sammanfattas i en rapport för respektive företag. Dessförinnan erbjuds företaget en muntlig genomgång av uppkomna frågeställningar från Transportstyrelsen om sådana finns.

När tillsynen är slutförd meddelas Swedac utfallet.

3.1.3 Administrativa tillsyner

Transportstyrelsen genomför även administrativa tillsyner, vilket innebär att vi bland annat analyserar information från vägtrafikregistret om genomförda besiktningar samt resultaten av dessa.

Utifrån resultaten av våra administrativa tillsyner kan vi konstatera att cirka 700 fordon har fått brister felaktigt bedömda. En del besiktningsföretag hade inga brister vid tillsynerna medan andra har haft ett antal konstaterade brister.

Besiktningsföretagen har fått ta del av resultaten från de administrativa tillsynerna och har fått möjlighet att utvärdera dessa samt återkoppla med sina kommentarer samt eventuella åtgärder. Vi kan konstatera att de redovisade åtgärderna skiljer sig åt mellan företagen, till exempel genomförs det rättningar av felaktigt bedömda brister i vissa fall och i vissa likadana fall genomförs det inte. Utfallet från tillsynerna har därefter rapporterats vidare till Swedac.

3.1.4 Information från Polisen om bristfälliga besiktningar

Under 2025 så inkom 11 mejl från Polismyndigheten till Transportstyrelsen med information från flygande inspektion om brister på nyligen besiktade fordon. I tre fall ledde informationen till att tillsyn av besiktningsföretag inleddes. I de övriga fallen så kunde det inte uteslutas att bristerna på de av polisen stoppade fordonen hade uppkommit efter besiktningarna då det förflutit en tid mellan besiktningen och den flygande inspektionen och ingen tillsyn inleddes i de fallen.

3.1.5 Information från Swedac tillsyner

Transportstyrelsen har tagit del av resultatet från Swedac:s regelbundna tillsyner och bedömningar av besiktningsföretagen under året. Resultaten visar sammantaget att 272 avvikelser konstaterats och att fortsatt ackreditering rekommenderas för samtliga besiktningsföretag, under förutsättning att avvikelserna korrigeras och kan godkännas av Swedac.

3.1.6 Återkallade certifikat

En besiktningstekniker ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsföretag för att få utföra besiktningar¹². Enligt uppgift från certifieringsföretagen har det under året återkallats certifikat för fyra besiktningstekniker med anledning av misstänkta oegentligheter, vilket är ett liknande antal som de senaste föregående åren.

3.1.7 Tillsyn kvalitetsuppföljning

Under året har en kartläggning av besiktningsorganens egna statistiska kvalitetsuppföljning på utförda kontrollbesiktningar påbörjats. Arbetet kommer fortgå även under 2026.

Syftet med kartläggningen är att få en uppfattning om företagens olika metoder, verktyg och interna krav, innebär någon påverkan på besiktningens resultatet och därmed kvaliteten på utförda besiktningar.

Alla besiktningsorgan kommer tillfrågas för att få en heltäckande bild.

¹² Fordonsförordningen (2009:211) 8 kap. 3b§.

Metoden som använts är att ett antal frågor ställs till företagen antingen digitalt eller vid ett fysiskt möte, samt att företaget presenterar och demonstrerar sina metoder och eventuella verktyg.

3.2 Prisutveckling

Under 2025 har de rapporterade priserna för både kontrollbesiktning och efterkontroll efter kontrollbesiktning ökat mer än konsumentprisindex (KPI) utom vad gäller kontrollbesiktning av motorcykel.

Besiktningföretagen rapporterar in de faktiska prisuppgifterna till Transportstyrelsen varje år. Transportstyrelsen redovisar inte priserna på en alltför detaljerad nivå då kan det påverka de enskilda företagens affärsförhållanden och konkurrensmöjligheter. Istället har vi viktat priserna utifrån varje företags produktion och anonymiserat uppgifterna. Vi följer priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll efter kontrollbesiktning för fyra fordonstyper:

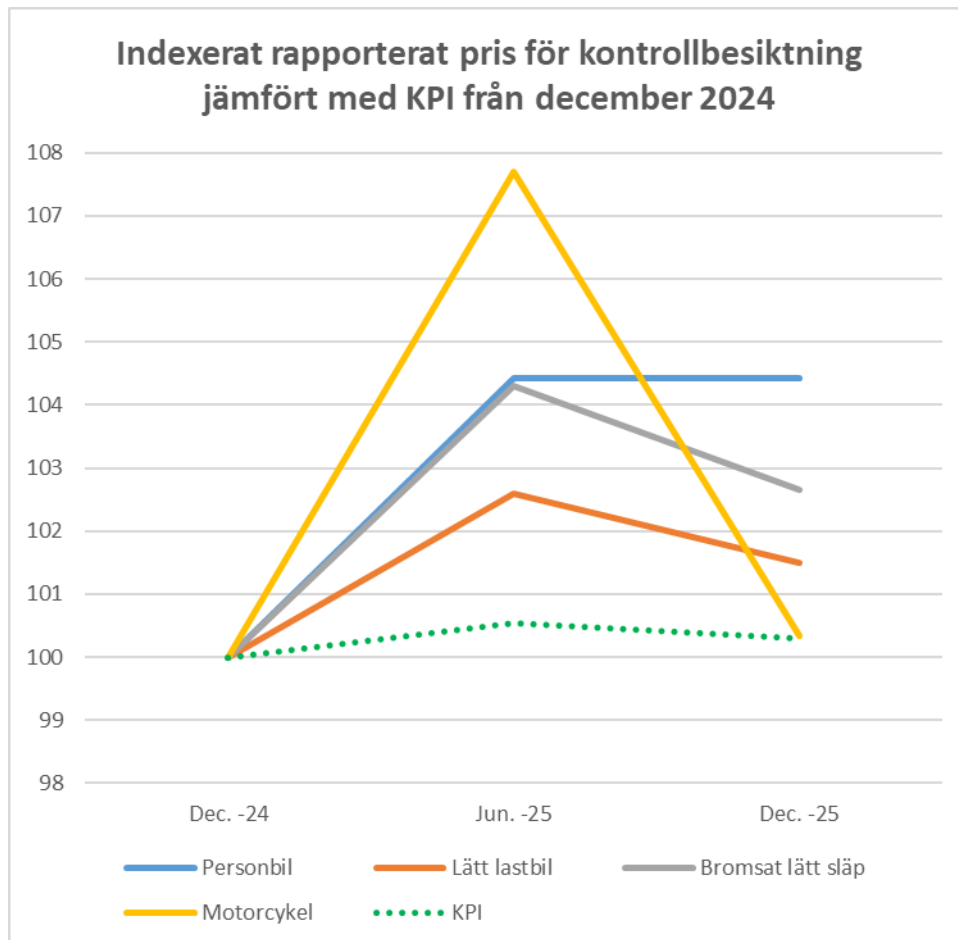
- Personbil
- Lätt lastbil med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Lätt bromsad släpvagn med en totalvikt av maximalt 3 500 kg
- Motorcykel.

Priserna varierar beroende på en mängd olika saker. Bland annat beroende på besiktningstation, dag och tid på dygnet. En kund som främst söker ett lågt pris kan leta efter mindre attraktiva tider, exempelvis mitt på för- eller eftermiddagen. Priserna varierar också beroende på exempelvis förskottsbetalning och framförhållning till besiktningstillfället. Nyöppnade stationer har också ofta tidsbegränsade öppningserbudanden. Generellt har besiktningstationerna slutat med kontanthantering. Istället erbjuds exempelvis swish- och kortbetalning.

I den här rapporten presenterar vi prisutvecklingen från december 2016 till och med december 2025. Information om prisutvecklingen mellan 2010 och 2016 finns att läsa i våra tidigare årsrapporter på vår webbplats.

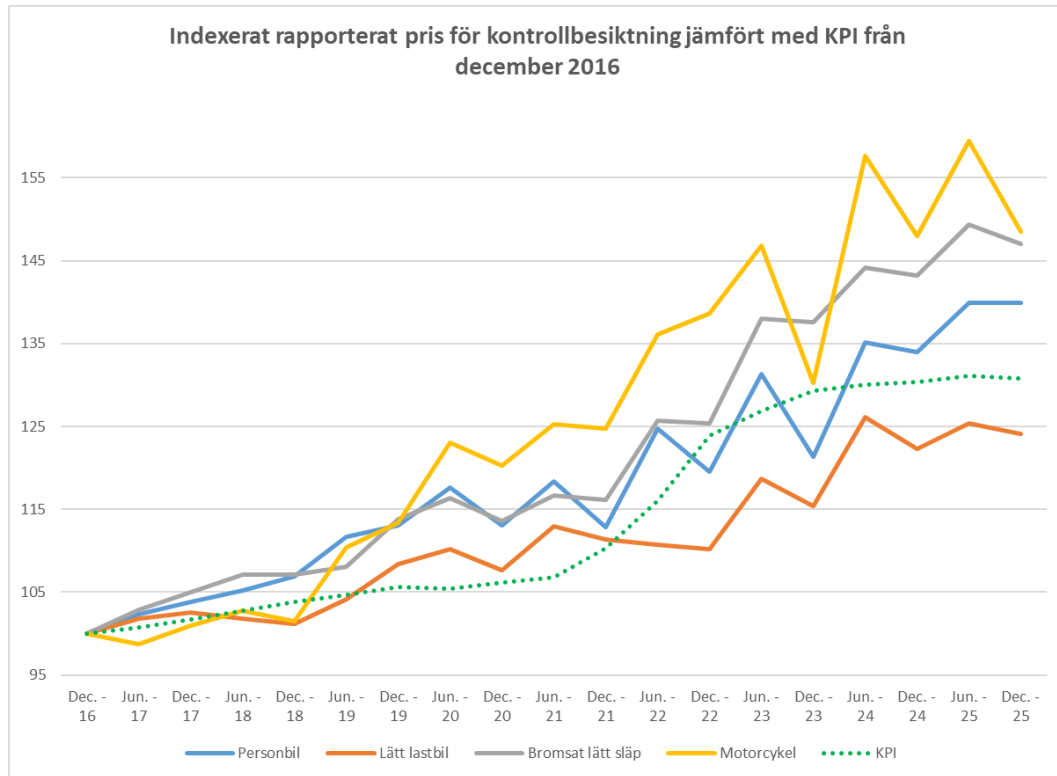
3.2.1 Prisutveckling kontrollbesiktning

Under 2025 har de rapporterade priserna för kontrollbesiktning ökat mer än konsumentprisindex (KPI) utom för besiktning av motorcykel. Se Figur 3.



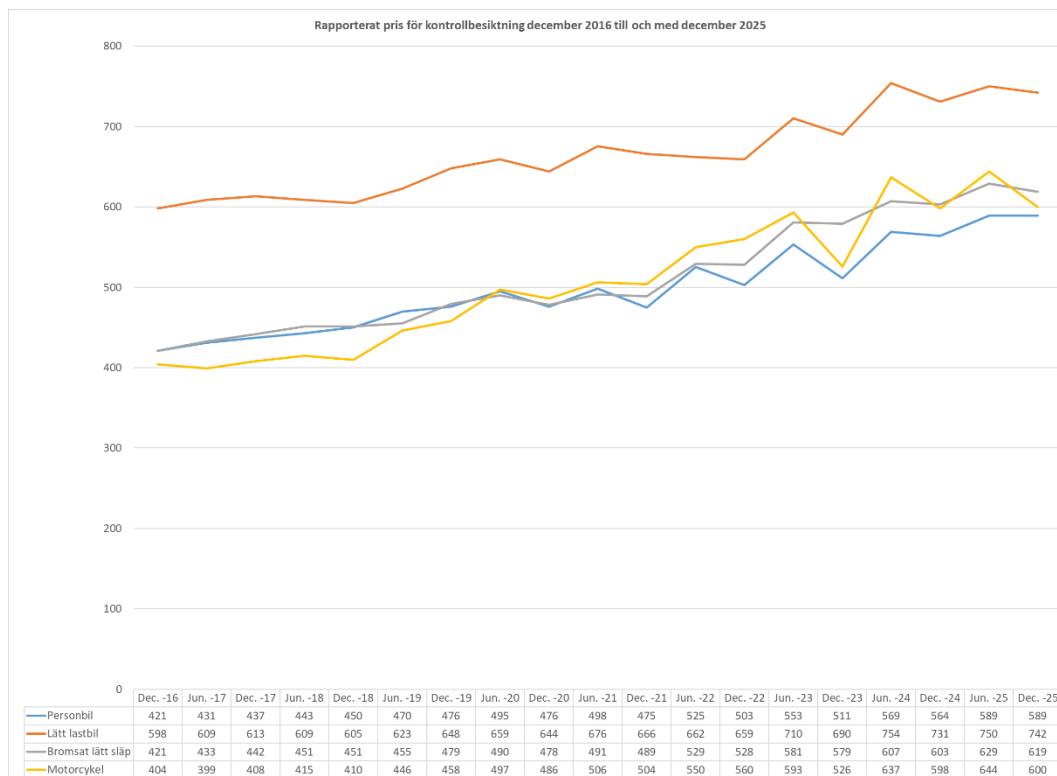
Figur 3. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2024. Källa: Besiktningföretagen och Statistiska Centralbyrån (SCB).

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



Figur 4. Indexerat rapporterat pris för kontrollbesiktning jämfört med KPI från december 2016. Källa: Besiktningföretagen och Statistiska Centralbyrån (SCB).

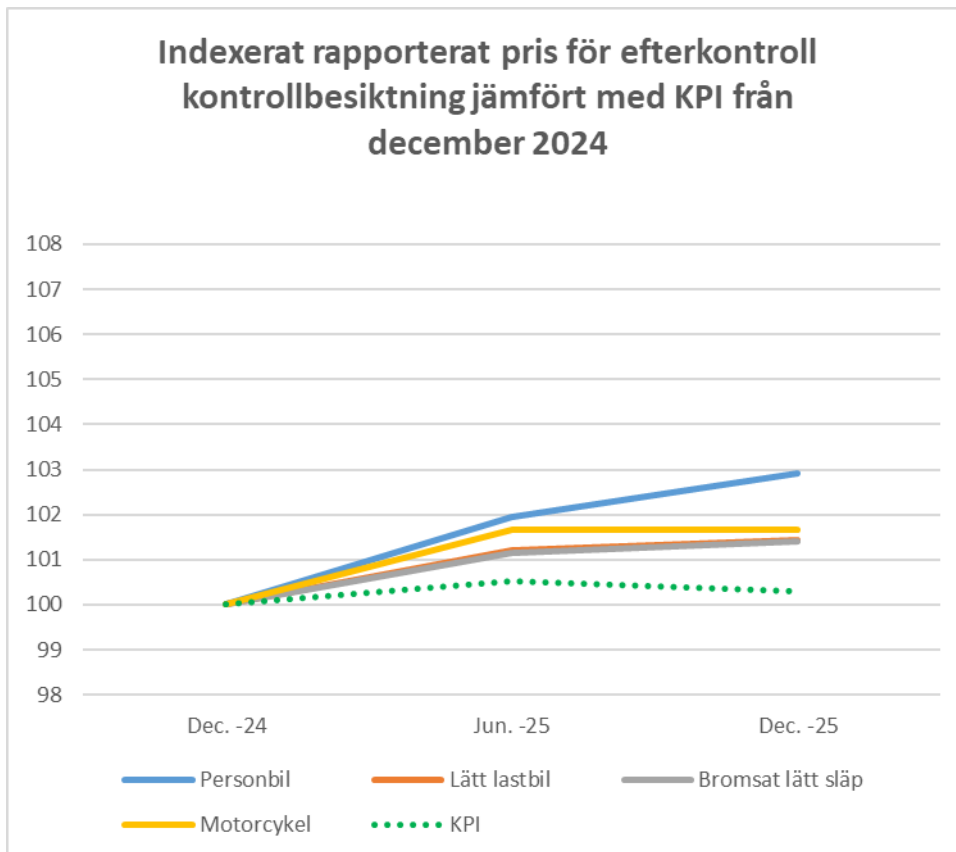
Figur 5 visar de rapporterade priserna i kronor inklusive moms sedan december 2016.



Figur 5. Rapporterat pris för kontrollbesiktning sedan december 2016. Källa: Besiktningsföretagen.

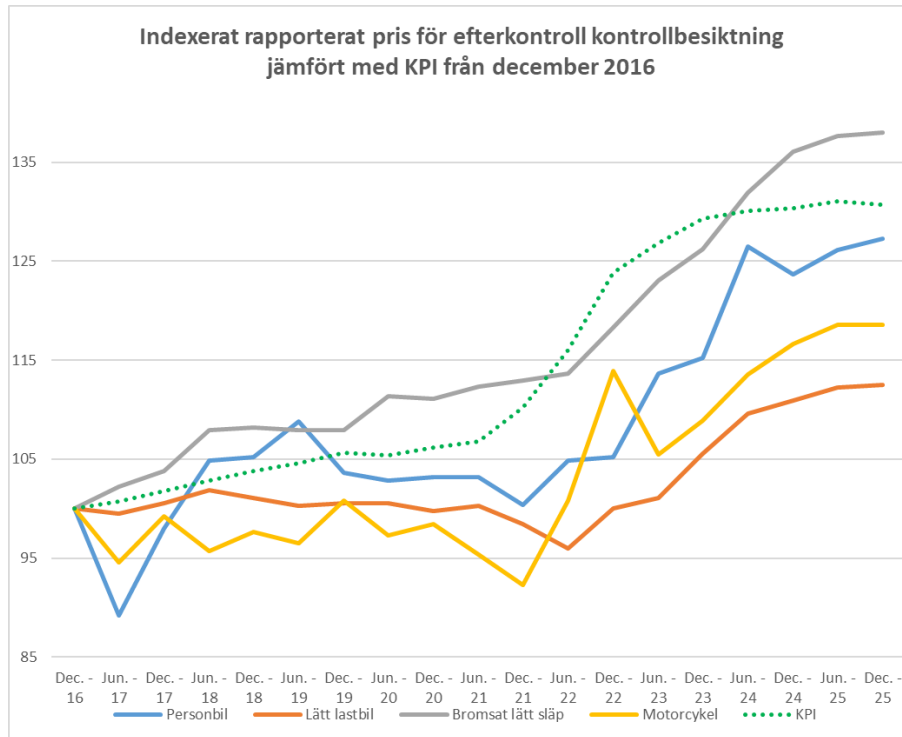
3.2.2 Prisutveckling efterkontroll

Under 2025 har de rapporterade priserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning ökat mer än konsumentprisindex (KPI). Se Figur 6.



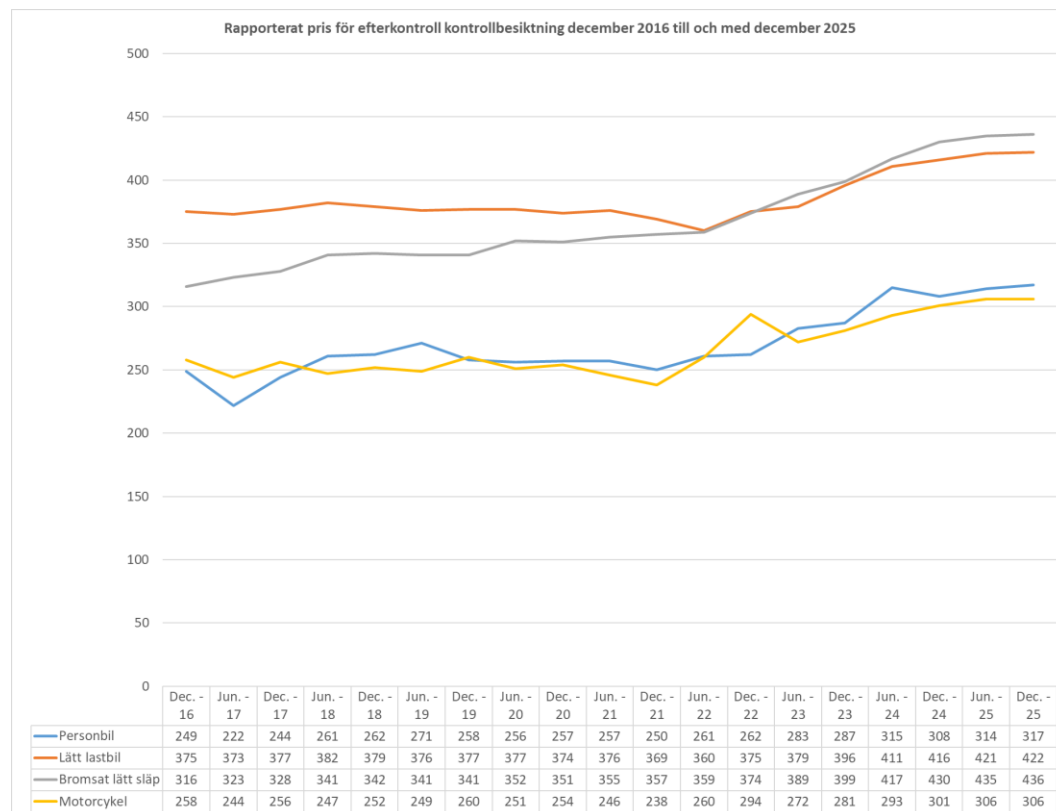
Figur 6. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll jämfört med KPI från december 2024. Observera att linjerna för lätt lastbil och bromsat lätt släp följs åt. Källa: Besiktningsföretagen och Statistiska Centralbyrån (SCB).

Sedan 2016 är utvecklingen mer blandad, se Figur 7.



Figur 7. Indexerat rapporterat pris för efterkontroll jämfört med KPI från december 2016.
Källa: Besiktningföretagen och Statistiska Centralbyrån (SCB).

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



Figur 8. Rapporterat pris för efterkontroll sedan december 2016. Källa: Besiktningsföretagen.

3.3 Teknikutveckling

Transportstyrelsen samlar in information från besiktningsföretagen om deras arbete med teknikutveckling. Med teknikutveckling menar vi den teknik-och metodutveckling som besiktningsföretagen själva bedriver utöver de minimikrav vi ställer på den tekniska kontrollutrustningen och de kontrollmetoder som besiktningsföretagen ska använda vid besiktning.

Besiktningsföretagen får använda kontrollmetoder som ger ett likvärdigt resultat och ska då definiera dem i sina egna ledningssystem. Några företag anger att de har både vilja och förmåga att utveckla metoder och investera i ny teknik men de anser att de begränsas av att det saknas uppdaterade föreskrifter. Ett företag anser att de krav som ställs genom deras ackreditering hindrar att teknikutvecklingen drivs framåt. I övrigt anger några företag att enskilda besiktningsföretag inte ska utveckla egna provmetoder eftersom det kan leda till snedvriden konkurrens.

Nedan anges några exempel på hur vissa företag har arbetat med teknikutveckling:

- pilottester på partikelräkning
- pilottest testmetod för hälsostatus av högvoltsbatteri i eldrivna fordon

- resistansmätning i elfordon
- utveckling av bromsprovare
- teknikutveckling av ljusmätning
- automatisk mätning av mönsterdjup i däck
- test av förarstödsystem, bland annat autobroms, adaptiv farthållare och körfältsassistans
- projekt avseende digitalisering av äldre analog kontrollutrustning, t.ex. avgasmätare och bromsprovare, i syfte att kunna erhålla datafångst på utrustning som saknar funktionaliteten i grunden

Några företag har också arbetat med utveckling av IT-system, exempelvis:

- utveckling av handdatorer för att skapa ett förenklat användargränssnitt och flöde
- automatiserat flöde av besiktningens genomförande
- förenklat hanteringen vid registreringsbesiktning och hantering av handlingar
- implementering av applikationsbaserad handdator för att förenkla besiktningens flödet
- fortsatt utveckling av analysverktyg för detektering av oegentligheter
- insamling och dokumentation av fordonsspecifik information

3.4 Tillgänglighet

3.4.1 Besiktningstationernas öppettider

Transportstyrelsen följer två gånger per år besiktningstationernas öppettider via ett statistiskt urval. De undersökningarna pekar mot en fortsatt god tillgänglighet. Vi har inte heller sett någon ökning av antalet kundklagomål till Transportstyrelsen angående besiktningstationernas öppettider. Vår samlade bedömning är att marknaden, i stort, mötte kundernas behov av besiktningstider.

3.4.2 Antal besiktningstationer för lätta fordon

Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat från 623 till 629, en ökning med ungefär 1 procent, se Tabell 4. Utöver det har Opus Bilprovning AB en mobil besiktninganläggning som är godkänd för att besikta fordon i alla län, förutom Gotland. Under 2025 besökte mobilen orterna Arvidsjaur, Funäsdalen, Gäddede, Hede, Karesuando Strängnäs, Särna, Tärnaby och Överkalix.

| Lätta fordon | 2010 | -11 | -12 | -13 | -14 | -15 | -16 | -17 | -18 | -19 | -20 | -21 | -22 | -23 | -24 | -25 |
|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Blekinge | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 9 | 8 | 9 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 14 |
| Dalarna | 11 | 11 | 11 | 12 | 13 | 15 | 15 | 15 | 19 | 22 | 25 | 20 | 25 | 25 | 25 | 26 |
| Gotland | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Gävleborg | 7 | 8 | 8 | 10 | 11 | 11 | 14 | 14 | 14 | 18 | 19 | 16 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| Halland | 4 | 6 | 7 | 8 | 15 | 17 | 15 | 17 | 18 | 19 | 20 | 17 | 20 | 20 | 20 | 21 |
| Jämtland | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 8 | 9 | 9 | 6 | 7 | 7 | 7 | 8 |

| Lätta fordon | 2010 | -11 | -12 | -13 | -14 | -15 | -16 | -17 | -18 | -19 | -20 | -21 | -22 | -23 | -24 | -25 |
|-----------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Jönköping | 11 | 11 | 11 | 12 | 15 | 18 | 17 | 19 | 21 | 21 | 22 | 20 | 22 | 23 | 24 | 23 |
| Kalmar | 6 | 6 | 7 | 7 | 9 | 13 | 13 | 13 | 15 | 15 | 18 | 19 | 21 | 23 | 23 | 23 |
| Kronoberg | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 | 9 | 9 | 11 | 12 | 12 | 12 | 11 | 12 | 13 | 13 | 13 |
| Norrbottn | 15 | 15 | 16 | 16 | 17 | 18 | 18 | 18 | 18 | 19 | 19 | 15 | 19 | 20 | 21 | 21 |
| Skåne | 18 | 28 | 32 | 41 | 51 | 63 | 65 | 69 | 69 | 74 | 76 | 69 | 79 | 82 | 85 | 85 |
| Stockholm | 21 | 31 | 43 | 46 | 53 | 59 | 65 | 65 | 68 | 70 | 73 | 65 | 83 | 86 | 86 | 89 |
| Södermanland | 5 | 5 | 6 | 10 | 14 | 16 | 16 | 18 | 19 | 19 | 19 | 16 | 20 | 21 | 24 | 24 |
| Uppsala | 5 | 5 | 7 | 9 | 10 | 11 | 11 | 13 | 13 | 16 | 17 | 15 | 19 | 19 | 19 | 20 |
| Värmland | 9 | 10 | 12 | 16 | 19 | 21 | 20 | 21 | 21 | 22 | 21 | 21 | 21 | 22 | 22 | 22 |
| Västerbotten | 11 | 12 | 13 | 13 | 13 | 16 | 16 | 16 | 16 | 19 | 19 | 15 | 20 | 21 | 22 | 21 |
| Västernorrland | 7 | 7 | 8 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 11 | 13 | 12 | 14 | 15 | 16 | 16 |
| Västmanland | 5 | 7 | 9 | 9 | 11 | 12 | 14 | 14 | 16 | 18 | 18 | 17 | 18 | 18 | 18 | 18 |
| Västra Götaland | 27 | 33 | 37 | 48 | 59 | 74 | 77 | 81 | 87 | 90 | 92 | 82 | 102 | 107 | 107 | 107 |
| Örebro | 5 | 6 | 7 | 8 | 14 | 15 | 14 | 14 | 17 | 19 | 20 | 19 | 22 | 22 | 22 | 22 |
| Östergötland | 9 | 10 | 14 | 17 | 20 | 23 | 21 | 24 | 24 | 25 | 27 | 27 | 31 | 32 | 31 | 30 |
| Totalt | 196 | 232 | 270 | 314 | 380 | 444 | 451 | 473 | 500 | 533 | 554 | 497 | 592 | 613 | 623 | 629 |

Tabell 4. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2025. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år. Källa: Swedac.

3.4.3 Antal besiktningsstationer för tunga fordon

Under 2025 har antalet besiktningsstationer för tunga fordon ökat från 181 till 182 stycken, se Tabell 5.

| Tunga fordon | 2010 | -11 | -12 | -13 | -14 | -15 | -16 | -17 | -18 | -19 | -20 | -21 | -22 | -23 | -24 | -25 |
|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Blekinge | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Dalarna | 8 | 8 | 8 | 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 | 1 | 1 | 1 |
| Gävleborg | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Halland | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Jämtland | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Jönköping | 7 | 7 | 7 | 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 | 9 | 9 | 9 |
| Kronoberg | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| Norrbottn | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Skåne | 13 | 13 | 14 | 14 | 15 | 15 | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 17 | 17 | 17 |

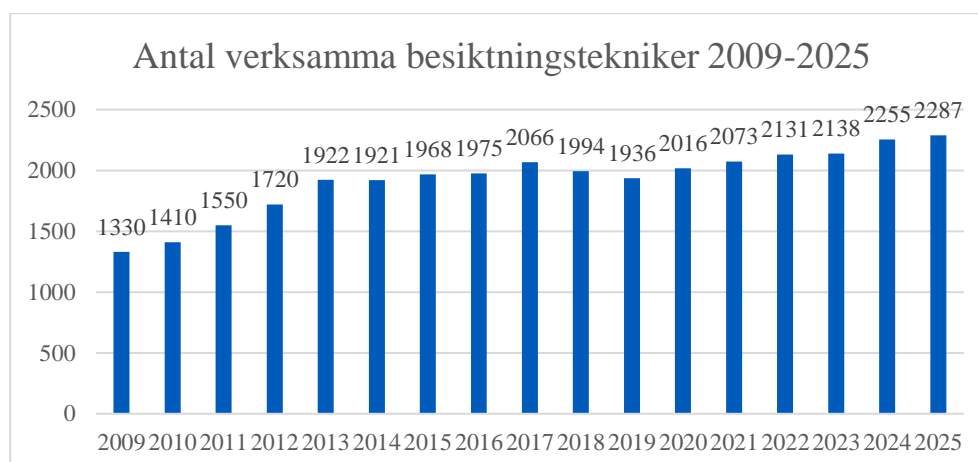
| Tunga fordon | 2010 | -11 | -12 | -13 | -14 | -15 | -16 | -17 | -18 | -19 | -20 | -21 | -22 | -23 | -24 | -25 |
|-----------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Stockholm | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 14 | 14 | 14 | 15 | 14 | 14 | 15 | 14 | 14 |
| Södermanland | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Uppsala | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Värmland | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Västerbotten | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 |
| Västernorrland | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Västmanland | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Västra Götaland | 22 | 23 | 23 | 23 | 24 | 25 | 26 | 26 | 26 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 |
| Örebro | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Östergötland | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Totalt | 146 | 147 | 149 | 150 | 155 | 160 | 164 | 168 | 169 | 175 | 177 | 178 | 178 | 182 | 181 | 182 |

Tabell 5. Antal besiktningstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2025. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år. Källa: Swedac.

3.4.4 Antalet besiktningstekniker

Varje år begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningföretagen om antalet aktiva besiktningstekniker vid halvårsskiftet. Enligt företagen verkade 2 287 tekniker på marknaden vid halvårsskiftet 2025. Det är en ökning med 1,4 procent jämfört med 2024 och även det högsta antalet tekniker sedan omregleringen, se Figur 9. Av teknikerna var drygt 10,5 procent kvinnor¹³, en minskning med ungefär 2,5 procent sedan 2024.

¹³ Här menar vi juridiskt kön. Det juridiska könet går att se i de fyra sista siffrorna i person- eller samordningsnumret. Om den näst sista siffran är jämn är det juridiska könet kvinnligt och om siffran är ojämn är det juridiska könet manligt.



Figur 9. Antalet besiktningstekniker 2009-2025. Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningföretagen.

4 Vårt övriga arbete under året

4.1 Analys av överklagningsärenden

I vissa fall går det att överklaga beslut som har meddelats av besiktningorgan, vilka beslut som går att överklaga framgår av 5 Kap 5 § fordonslagen (2002:574). Överklaganden ska lämnas in till Transportstyrelsen.

Under året har det kommit in totalt 47 överklagningsärenden som rör registreringsbesiktningar och ett ärende om överklagande av körförbud som meddelats vid kontrollbesiktning. I åtta fall har Transportstyrelsen beslutat om bifall eller återförvisat ärendet till besiktningorganet för vidtagande av åtgärder.

4.2 Utredning mystery shopping och omtestning av redan besiktade fordon

En översiktlig utredning om två tillsynsmetoder beskrivna i Europaparlamentets och rådets direktiv¹⁴ som idag inte används i Sverige har genomförts.

Mystery shopping innebär att ett fordon med kända och konstaterade brister får besiktas av en besiktningstekniker för att konstatera teknikerns förmåga att hitta och bedöma bristerna. Även pris och tillgänglighet kan bedömas om fordonet bokas på samma sätt som en normal kund. Utredningen beskriver flera svårigheter med förfarandet så som att fordonet inte kan köras på väg med brister, fordonet behöver ha ”verkliga” fel och metoden är en form av dold myndighetsutövning som behöver stöd i lag då det är en ganska kontroversiell metod.

¹⁴ EU 2014/45

Ett alternativ är shopping utan mystery. Det skulle kunna fungera mer som en normeringsbesiktning mellan tekniker, stationer och företag. Inom ackreditering är kontrolljämförelser en vedertagen aktivitet för att kvalitetssäkra kontroller, men metoden används inte idag inom fordonsbesiktning vilket skulle kunna utredas vidare av Swedac.

Omtestning av redan besiktade fordon kan genomföras som en form av produktkontroll, som ger en bild av om en tekniker hittar brister på fordonet och bedömer dessa korrekt. Transportstyrelsen kan inte tvinga fordonsägaren att ge tillgång till fordonet för ytterligare en besiktning, det får i så fall bygga på frivillighet eller så krävs ändrad lagstiftning.

Mandat saknas idag för Transportstyrelsen att ändra ett besiktningresultat, men det pågår en utredning/framställan som kan ge andra möjligheter. Besiktningföretagen kan ändra sina beslut¹⁵ om det kan ske snabbt och enkelt och inte blir till nackdel för någon enskild. Om det finns anledning att anta att ett motordrivet fordon eller ett släpfordon är bristfälligt, får Transportstyrelsen¹⁶ förelägga ägaren att inom en viss tid låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning.

Arbetet med utveckling av nya tillsynsmetoder kommer fortgå under 2026.

4.3 Samverkan med andra EU länder

Under november och december besökte Transportstyrelsen Slovakien och Nederländerna med syftet att ta reda på hur de båda ländernas besiktningverksamhet ser ut i allmänhet och hur de arbetar med tillsyn av besiktningföretagen.

I Nederländerna är det RDW som är ansvarigt organ för tillsyn av besiktningföretagen och RDW finansieras av besiktningarna som utförs i Nederländerna, för varje besiktning tar RDW cirka 5 euro av företaget som utför besiktningen.

I Nederländerna finns det cirka 10 000 besiktningstationer, både verkstäder som får utföra besiktningar och besiktningföretag med stationer samt RDW:s egna stationer. 2024 fanns det 8961 besiktningstationer för lätta fordon och 811 besiktningstationer för tunga fordon. Under 2024 utfördes det 8053007 besiktningar av lätta fordon och 329 625 besiktningar av tunga fordon i Nederländerna.

En stor andel av RDW tillsynen av besiktningföretagen genomförs genom så kallad re-inspection. Det innebär att ett fordon som genomgått en besiktning kommer att besiktas om av en tekniker från RDW. Teknikern som utfört besiktningen vet inte om det blir en re-inspection på det fordon denne besiktat utan urvalet sker dels slumpvis, men även riskbaserat. Detta för att säkerställa att fordonet är bedömt enligt gällande regelverk. Under 2024 utfördes 215742 re-inspections av lätta fordon och 9861 re-inspections av tunga fordon.

¹⁵ Fordonslagen (2002:574) 5 kapitel § 3

¹⁶ Fordonsförordningen (2009:211) 6 kapitel § 12

I Slovakien finns det 210 stationer som utför besiktningar. Det finns många småföretag. Det företag som har flest stationer har nio stycken. Det utförs cirka 1,5 miljoner besiktningar årligen i landet.

Företagen som utför tillsynen har vunnit en upphandling från det Slovakiska ministeriet som löper under ett antal år.

Ett företag som heter TESTEK utövar tillsyn av den periodiska besiktningen, undantaget miljökontrollen. De utför även tillsyn av kontrollutrustningen.

Företaget SEKA ansvarar för tillsynen av miljökontrollen och ett företag, IRIST utför förursprungsbesiktning (motsvarande registreringsbesiktning).

Tillsynen som utövas av TESTEK, vilket var företaget vi besökte, bedrivs dels genom att följa statistiskt resultat från utförda besiktningar. Dels genom kameraövervakning av besiktningshallarna, men också genom praktiska aktiviteter såsom omtestning av fordon som just genomgått en besiktning samt i begränsad omfattning även genom mystery shopping.

Omtestning har genomförts sedan 2022 i Slovakien och uppges vara den mest kostnadseffektiva metoden i tillsynsarbetet. Omtestningen går till som så att i direkt anslutning till avslutad besiktning, så tar personal från TESTEK återigen in fordonet i besiktningshallen där samma tekniker som gjorde första besiktningen återigen får genomföra en besiktning med TESTEKS personal närvarande. Besiktningen dokumenteras med kroppsburen kamera av TESTEKS personal. Eventuella avvikelser dokumenteras.

Det finns möjlighet för både besiktningstekniker och fordonsägare att vägra omtestning. Detta resulterar dock i böter. Om ägaren vägrar utfärdas böter om 200 euro samt att fordonet måste genomgå en ny besiktning på en annan besiktningstation under övervakning av TESTEK personal. Om besiktningsteknikern vägrar omtestning är bötesbeloppet 2000 euro. Mellan 10–15 omtestningar vägras årligen.

Årligen genomförs cirka 90 omtestningar. Målet är att alla stationer ska granskas inom en två års period. Vilka stationer som väljs ut som tillsynsobjekt utgår ifrån ett poängsystem, där vissa indikatorer ger poäng.

4.4 Hantering av synpunkter och klagomål

Under 2025 inkom 64 synpunkter från medborgare till Transportstyrelsen med information om brister vid fordonsbesiktning. Synpunkterna resulterade i att 15 tillsyner av besiktningföretag inleddes och hanterades under året. I övriga fall så bedömdes inte informationen vara tillräckligt underlag för att inleda en tillsyn men sparades för att eventuellt utgöra underlag för framtida tillsyner.

4.5 Analys giltig besiktning och tillsynsbehov av enskilt godkännande

De analyser som påbörjades under 2024¹⁷, ledde i det ena fallet, giltig besiktning, till förslag om ändringar i fordonslagen och fordonsförordningen.

Vad gäller tillsyn av enskilt godkännande, ledde analysen till att ett behov av tillsyn finns. Till följd av detta påbörjades en intern utredning om tillsynsmandat.

4.6 Besiktningsteknikers identitet

Genom tillsynen av besiktningensmarknaden har det framkommit en stor variation i den besiktningsteknikeridentitet som besiktningensföretagen rapporterar till Transportstyrelsens vägtrafikregister. Exempelvis förekommer registreringsnummer på fordon, personnummer, bokstav- och sifferkombinationer eller så utelämnas identiteten helt. Då det inte går att i efterhand identifiera vem som utfört och rapporterat en besiktning, så har ett regelarbete inletts under året för att avhjälpa detta.

5 Slutsatser och rekommendationer

5.1 Trafiksäkerhet och miljö

5.1.1 Kontrollbesiktning

Resultaten av våra tillsyner och övrig information myndigheten har tagit del av under året visar att det finns brister och utvecklingsområden. Vi anser också att det är oroväckande att oegentligheter fortsatt förekommer inom besiktningensbranschen. Tillsynerna har bidragit till utvecklandet av regeländringar som förväntas beslutas under 2026.

Arbetet med att förebygga och hitta metoder för att upptäcka oegentligheter är ett av flera områden att fortsatt fokusera på under nästkommande år tillsammans med besiktningensföretagen och Polisen. Bättre regelefterlevnad och mer harmoniserade bedömningar samt högre säkerhet vid rapportering av besiktningar är ytterligare förbättringsområden. Utveckling av befintliga och nya tillsynsmetoder så som omtestning är ett möjligt sätt att öka regelefterlevnaden och uppnå mer harmoniserade bedömningar.

¹⁷ Rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2024 avsnitt 4.2 och 4.3.

5.1.2 Registreringsbesiktning

Vi kan konstatera att det finns skillnader i tolkningar och tillämpningar av olika regler mellan de företag vi hittills utfört tillsyn på. Det förekommer även skillnader mellan tekniker inom det egna företaget och även på vissa stationer.

Det indikerar att det behövs ett större utrymme för att diskutera tolkning och tillämpning av regler inom branschen för att öka likformigheten i besiktningensresultaten. Det finns även behov av tydligare regler i vissa sammanhang.

5.2 Prisutveckling

De rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mer än konsumentprisindex (KPI) utom för besiktning av motorcykel. Även de rapporterade priserna för efterkontroll efter kontrollbesiktning har ökat mer än KPI.

5.3 Teknikutveckling

De uppgifter vi har samlat in om företagens arbete med teknik- och metodutveckling visar att några av företagen inte har bedrivit arbete med teknikutveckling medan andra arbetar med det på olika sätt och i olika omfattning. Flera företag anger att arbetet med teknik- och metodutveckling begränsas med anledning av att de anser att det saknas uppdaterade föreskrifter. Det anges även att det är viktigt att fordonen inte hanteras och bedöms olika vid besiktning beroende på vilka metoder som tillämpas och vilken kontrollutrustning som används.

5.4 Tillgänglighet

Få klagomål har kommit till oss under året där fordonsägare uppgett att de haft svårt att få tid för besiktning. Många stationer har öppet från 07.00 till 18.00 under vardagar och vissa både tidigare och senare än så. Lördagsöppet är vanligt förekommande på många orter, och även söndagsöppet har förekommit på enstaka stationer. Det i kombination med att antalet besiktningstationer och antalet tekniker ökat gör att tillgängligheten får anses vara god.