



TSG
2020-10101

Tillgänglighet

till fordonsbesiktning i glesbygd

Innehåll

FÖRKLARING AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	5
SAMMANFATTNING	6
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Uppdraget	8
1.3 Syfte	9
1.4 Metod	9
1.5 Avgränsningar.....	10
1.6 Definition av glesbygd.....	10
1.7 Genomförande av uppdraget.....	12
2 DEN OMREGLERADE BESIKTNINGSMARKNADEN.....	13
2.1 Beslutet att omreglera marknaden.....	13
2.1.1 Nulägesanalys av tillgängligheten för fordonsbesiktning 2015	14
2.2 Marknadsförutsättningar	14
2.2.1 Regelverk	14
2.2.2 Transportstyrelsens roll	16
2.2.3 Swedacs roll	17
2.3 Besiktningssmarknadens utveckling.....	18
2.3.1 Utveckling av stationsnätet.....	18
2.3.2 Företag och marknadsandelar	22
2.4 Mobila besiktningstationer	24
3 KARTLÄGGNING AV TILLGÄNGLIGHET TILL FORDONSBESIKTNING...26	26
3.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2010	26
3.1.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2010	28
3.2 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2015.....	30
3.2.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2015	32
3.3 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2019.....	34
3.3.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2019	36
3.4 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2021.....	38
3.4.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2021	41
3.4.2 Tillgänglighetseffekter av nedläggningen av Svensk Bilprovning mobila stationer	43
4 FÖRMÅGA OCH MÖJLIGHET FÖR FÖRETAG ATT BEDRIVA VERKSAMHET I GLESBYGD MED EKONOMISK LÖNSAMHET	46
4.1 Möjligheter att bedriva besiktningssverksamhet med lönsamhet i glesbygd.....	46
4.1.1 Intäkter och kostnader	46
4.1.2 Nödvändiga förutsättningar	47
4.1.3 Utmaningar	47

4.1.4	Kundbeteenden	48
4.2	Framtidsutsikter	49
5	SLUTSATSER	51
5.1	Tydliga tillgänglighetsförbättringar efter omregleringen	51
5.2	Förbättrad tillgänglighet i glesbygd	51
5.3	Nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp	52
5.4	Goda utsikter för bättre tillgänglighet i framtiden	53
	REFERENSER	55
	BILAGA 1	56
	BILAGA 2	59
	BILAGA 3	61

Förklaring av begrepp och förkortningar

Fordonsägare	Fysiska personer och enskilda näringsidkare som äger minst en personbil, motorcykel eller lätt lastbil som varit i trafik någon gång under året. Måttet tar inte hänsyn till hur många fordon som ägs.
GIS	Geografiska informationssystem
Kontrollbesiktning	Med kontrollbesiktning avses sådan periodiskt återkommande kontrollbesiktning som beskrivs i 6 kap. fordonsförordningen.
Lätt lastbil	En lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorcykel	Ett motorfordon vars nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och är inrättad huvudsakligen för personbefordran.

Sammanfattning

Transportstyrelsen fick i november 2020 i uppdrag av regeringen att analysera om besiktningmarknaden kan förväntas tillgodose möjligheten att kontrollbesikta fordon i hela landet. Analysen skulle innehålla en bedömning av förmågan hos och möjligheten för besiktningmarknadens aktörer att bedriva verksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet. I uppdraget ingick även att kartlägga tillgängligheten, i termer av geografiskt avstånd, till fordonsbesiktning.

Tydliga tillgänglighetsförbättringar efter omregleringen

Tillgängligheten till fordonsbesiktning har förbättrats sedan omregleringen. Medelavståndet till närmsta besiktningstation har minskat från 14,1 till 10,6 kilometer mellan 2010 och 2019. Andelen fordonsägare med som mest 25 kilometer till närmsta besiktningstation har sedan 2010 ökat från 94,6 till 97,3 procent. Den främsta orsaken till tillgänglighetsförbättringarna är att antalet stationer ökat från 196 till 533. Stationer har framförallt tillkommit i och omkring orter i Götaland- och Svealandsregionerna och längs Norrlandskusten. Sammantaget visar utvecklingen på nationell nivå att omregleringen har bidragit till att tillgängligheten har förbättrats för en mycket stor del av fordonsägarna.

Förbättrad tillgänglighet i glesbygd

Tillgänglighetsförbättringarna har även kommit fordonsägarna i glesbygdskommunerna till del, om än inte i lika hög utsträckning som för landet som helhet. I glesa landsbygdskommuner har medelavståndet minskat från 19,4 till 15,2 kilometer mellan 2010 och 2019. I mycket glesa landsbygdskommuner har medelavståndet i stort sett varit oförändrat kring 26 kilometer under samma tidsperiod. Ur ett glesbygdsperspektiv har tillgängligheten generellt sett förbättrats mer i Götaland- och Svealandsregionerna. I glesbygdskommunerna i Norrlandsregionerna finns vissa områden med klart längre avstånd till närmsta besiktningstation.

Nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp

Från och med 2021 kommer Svensk Bilprovning upphöra med den mobila besiktningssamheten som de bedrivit på sju glesbefolkade orter i norra Sverige. Nedläggningen av de mobila stationerna får till effekt att en stor del av de 9 600 fordonsägare som haft en mobil station som sin närmsta station får påtagligt längre till närmsta besiktningstation. Medelavståndet för dessa var 2019 25,6 kilometer och beräknas 2021 öka till 76,4 kilometer.

Samtidigt som nedläggningen av de mobila stationerna ger negativa tillgänglighetseffekter riskerar dessa att framstå som mer omfattande än vad

de är. De mobila stationerna har befunnit sig på respektive ort ett fåtal veckor varje år. Således handlar det om en tillgänglighetsförsämring under två till sex veckor per år.

Goda utsikter för bättre tillgänglighet i framtiden

2021 förväntas marknaden kunna tillgodose tillgänglighet till fordonsbesiktning inom 25 kilometer för 97,1 procent av fordonsägarna och inom 50 kilometer för 99,7 procent.

Nya stationer har etablerats i glesbygd i närtid och flera besiktningsföretag uppger att de inte har några planer på att lägga ned befintliga fasta stationer. Flera företag har också gett uttryck för att det finns förutsättningar att bedriva verksamhet i glesbygd med lönsamhet inom ramen för nuvarande regelverk. Däremot kan verksamheten i glesbygd behöva anpassas på olika sätt efter de förutsättningar som råder där.

Bland företagen finns det konkreta planer på hur man framöver kan anpassa och utvidga verksamheten i glesbygd. Det kan handla om såväl nya tekniska lösningar som organisatoriska anpassningar. Företagens goda lönsamhet bör ge dem ett visst utrymme att testa nya lösningar och att etablera verksamhet där underlaget är känsligare.

Givet allt detta tycks det finnas goda skäl att tro att företagen på marknaden kommer att hitta vägar för att, i en nära framtid, tillgodose tillgänglighet till fordonsbesiktning i hela landet. Transportstyrelsen avser att fortsatt följa utvecklingen av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet inom ramen för vår marknadsövervakning.

1 Inledning

Detta kapitel innehåller en kortfattad bakgrund till uppdraget, en specificering av syftet, metod för genomförandet samt de avgränsningar som gjorts.

1.1 Bakgrund

Människor ska kunna bo och verka i hela landet och en förutsättning för det är närhet till grundläggande samhällsliga tjänster. En sådan tjänst är kontrollbesiktning av fordon. Fordonsägare behöver därför ha tillgång till fordonsbesiktning oavsett om de bor i en stad, på landsbygd eller i glesbygd.

Den svenska fordonsbesiktningensmarknaden är sedan juli 2010 omreglerad. Det innebär att fordonsbesiktning bedrivs av konkurrerande företag på kommersiella grunder. Omregleringen innebär även att det inte finns några krav på tillgänglighet i bemärkelsen geografisk närvaro på besiktningensmarknaden. En förutsättning för tillgänglighet till fordonsbesiktning i hela landet är således att aktörerna har förmåga och möjlighet att bedriva verksamhet även i glesbygd och på landsbygd med ekonomisk lönsamhet.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning ägs av staten och är ett av de företag som bedriver besiktningensverksamhet på marknadsmässiga villkor på besiktningensmarknaden. Svensk Bilprovning införskaffade före omregleringen två mobila besiktningensenheter med vilka de bedrivit besiktningensverksamhet vid sju mindre orter där det inte finns någon fast besiktningensstation. I april 2020 fick Transportstyrelsen kännedom om att Svensk Bilprovning beslutat att avveckla sina mobila besiktningensstationer vid årsskiftet 2020/2021 (TSV 2020-3634). Företaget meddelade att de mobila besiktningensstationerna nått sin tekniska livslängd och att det inte var affärsmässigt försvarbart att investera i nya sådana enheter. Detta riskerar att leda till att fordonsägare på ett antal orter i Sverige får klart längre till närmsta besiktningensstation.

1.2 Uppdraget

Den 5 november 2020 beslutade Regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och kartlägga tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. Analysen skulle innehålla en bedömning av besiktningensmarknadens aktörers förmåga och möjlighet att bedriva verksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet utifrån gällande regelverk för besiktningensmarknaden.

Transportstyrelsen skulle kartlägga hur tillgängligheten till kontrollbesiktning såg ut i hela landet och hur framtidsutsikterna såg ut vad gäller tillgängligheten. Tillgängligheten skulle beskrivas i geografiskt

avstånd till närmaste besiktningsstation för fordonsägare med besiktningspliktiga fordon. Transportstyrelsen skulle vidare redovisa hur avståndet till närmsta besiktningsverksamhet i glesbygd bedöms se ut 2021 jämfört med 2015 och 2010. Uppdraget återfinns i sin helhet i Bilaga 1.

1.3 Syfte

Syftet med uppdraget har varit att, i enlighet med uppdraget från Regeringen, analysera om besiktningsmarknaden kan förväntas tillgodose möjligheten att kontrollbesikta fordon i hela landet. Viktiga delar i detta var att kartlägga tillgängligheten till fordonsbesiktning och att analysera företagens möjligheter att bedriva besiktningsverksamhet med lönsamhet i glesbygd.

1.4 Metod

Transportstyrelsen har gjort GIS-analyser för att kartlägga det geografiska avståndet till närmsta fordonsbesiktningsstation. Uppgifter om Sveriges fordonsägars position har matchats mot positionen för den närmsta besiktningsstationen. Fordonsägarnas position uppskattas utifrån en indelning av Sverige i ett rutnät där varje ruta motsvarar 1 000x1 000 meter och i tätbefolkade områden 250x250 meter. Detta har möjliggjort att beräkna såväl genomsnittliga avstånd som att illustrera avstånd på kartor.

Analysen av avstånd till närmsta besiktningsstation grundar sig på avståndet fågelvägen. Detta beror på att det, givet uppdraget tidsramar, inte funnits möjlighet att göra en analys som tar hänsyn till vägnätets utformning. Detta får till följd att avstånd i vissa fall kraftigt underskattas. Detta gäller särskilt i fjällmiljöer.

För att samla in information om besiktningsföretagens syn på glesbygdsbesiktning gavs de tidigt i utredningen möjlighet att besvara en kvalitativ enkät. Den skickades till samtliga företag som bedriver kontrollbesiktning av lätta fordon och innehöll frågor inom fyra områden:

- Nuläge
- Skillnader mellan glesbygd och städer
- Framtid
- Kostnader och intäkter

Innan enkäten skickades ut hölls ett möte med branschorganisationen Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) och representanter för enskilda besiktningsföretag. Där gavs de möjlighet att lämna synpunkter på frågorna och göra en bedömning av om de skulle vara möjliga att besvara. Sex av åtta

företag svarade på hela eller delar av enkäten. Enkäten återfinns i sin helhet i Bilaga 3.

För att kunna bedöma effekterna av nedläggningen av de mobila stationerna tas utgångspunkt i ett nuläge som baseras på läget 2019. Detta beror på att det är det senaste året då det funnits tillgång till uppgifter för hela året. För att få så samstämmiga och jämförbara uppgifter som möjligt har detta varit det mest rimliga. Genom att använda 2019 har det inte heller funnits något behov av att reflektera kring vilka eventuella effekter coronapandemin haft på utfallet. Att åren 2010 och 2015 ska användas som referensår fastställs i uppdraget till Transportstyrelsen (se Bilaga 1).

1.5 Avgränsningar

Uppdraget är avgränsat till kontrollbesiktning av lätta fordon. Kontrollbesiktning av lätta fordon utgör omkring 94 procent av alla besiktningar som görs. I och med denna avgränsning ingår inte verksamhet som exempelvis registreringsbesiktning och besiktning av tunga fordon i uppdraget.

Analysen kring möjligheter för företag att nå lönsamhet ska enligt uppdraget utgå från befintlig lagstiftning. Uppdraget innehåller därför inga förslag till regeländringar.

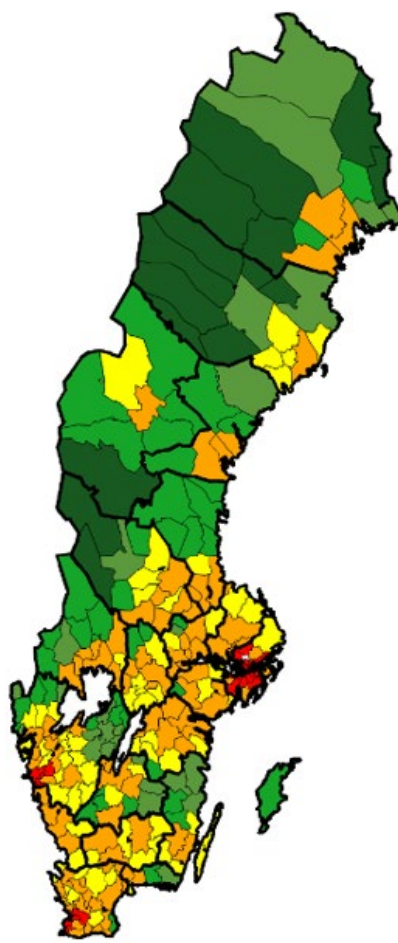
1.6 Definition av glesbygd

I uppdraget till Transportstyrelsen framgår det att vi ska analysera tillgängligheten till fordonsbesiktning i glesbygd. Begreppet glesbygd har inte någon juridiskt fastställd definition. Därför har vi valt att tolka begreppet utifrån befintliga, närliggande definitioner.

I uppdraget har vi valt att använda oss av Tillväxtverkets indelning av stad, landsbygd och gles landsbygd som togs fram av Tillväxtanalys 2014. Indelningen används även av andra myndigheter, exempelvis Jordbruksverket. Indelningen grundar sig på befolkningsstorlek, befolkningstäthet samt avstånd till orter med över 50 000 invånare.

Kommunerna delas in i sex olika kategorier vilka definieras enligt beskrivningarna i Tabell 1.

Tabell 1: Kommuntyper.

	Kommuntyp	Beskrivning
	Storstads-kommuner	Kommuner där mindre än 20 procent av befolkningen bor i rurala områden och som tillsammans med angränsande kommuner har en samlad folkmängd på minst 500 000 invånare.
	Täta blandade kommuner	Kommuner där mindre än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och där minst hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.
	Glesa blandade kommuner	Kommuner där mindre än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och där mindre än hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.
	Tätortsnära landsbygds-kommuner	Kommuner där minst 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och minst hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.
	Glesa landsbygds-kommuner	Kommuner där mer än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och där mindre än hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.
	Mycket glesa landsbygds-kommuner	Kommuner där hela befolkningen bor i rurala områden och har minst 90 minuters genomsnittlig resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Källa: Tillväxtverket, Jordbruksverket.

När vi i detta uppdrag analyserat tillgängligheten i glesbygd har vi tittat på de kommuner som ingår i kategorierna *glesa landsbygdskommuner* och *mycket glesa landsbygdskommuner*. Vi bedömer att regeringens vilja varit att vi skulle belysa områden i Sverige med stora avstånd och låg befolkningstäthet, vilket dessa kategorier täcker in. Vi har särskilt analyserat tillgänglighetseffekterna som nedläggningen av de mobila stationerna för med sig.

I kategorin glesa landsbygdskommuner ingår 45 kommuner och sammantaget bor knappt 6 procent av Sveriges befolkning i en gles landsbygdskommun. I kategorin mycket glesa landsbygdskommuner ingår 15 kommuner och sammantaget bor mindre än 1 procent av Sveriges befolkning i en sådan kommun. De kommuner som ingår i dessa kategorier finns listade i Bilaga 2.

1.7 Genomförande av uppdraget

Projektledare för uppdraget har varit utredaren Josefin Hallenberg. Övriga projektdeltagare har varit utredarna Peter Holmlund, Hans Johansson och Michael Stridsberg. Experter i uppdraget har varit utredaren Jonathan Sundin och juristen Sara Sjöstrand.

Vid genomförandet av uppdraget har det hållits ett gemensamt möte med representanter för fordonsbesiktningsbranschen. Under utredningens gång har det även, utifrån förfrågningar, hållits enskilda möten med några företag. Vi har även haft kontakt med Swedac och Tillväxtverket. Vi vill passa på att rikta ett stort tack till alla som bidragit med underlag och synpunkter under arbetets gång.

2 Den omreglerade besiktningsmarknaden

1 juli 2010 upphörde Svensk Bilprovvnings monopol på att bedriva fordonsbesiktning i Sverige. Då blev det tillåtet för andra aktörer att bedriva sådan verksamhet. Det innebar också att fordonsbesiktning började bedrivas på en konkurrensutsatt marknad.

I detta avsnitt beskriver vi beslutet att omreglera marknaden och vilka förväntningar och farhågor som redan då fanns kopplat till fordonsbesiktning i glesbygd. Vidare redogörs för förutsättningarna för marknaden och hur den utvecklats sedan omregleringen. Slutligen beskrivs Svensk Bilprovvnings verksamhet med mobila besiktningsstationer och hur de använts.

2.1 Beslutet att omreglera marknaden

Övervägandena bakom att omreglera besiktningsmarknaden beskrivs i Departementsserien (2009:3) Fordonsbesiktning, regeringens proposition (2009/10:32) Fordonsbesiktning och Trafikuskottets betänkande (2009/10:TU8) Fordonsbesiktning. Att avreglera marknaden sågs som ett led i att anpassa verksamheten till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll. Denna regel säger att det är oberoende och självständiga organ som i konkurrens ska bedöma överensstämmelse. Omregleringen av marknaden förväntades få ett antal konsekvenser, bland vilka särskilt kan nämnas:

- Etablering av nya företag, både större och mindre.
- Förstärkt betalningsvilja från konsumenter tack vare ökad tillgänglighet i form av fler stationer.
- Tillgängliggörande av frivilliga extratjänster.
- Rimliga priser och en ökad prisvariation.
- Framtagande av nya lösningar och teknikutveckling.
- Kortare genomsnittlig resväg till närmsta besiktningsstation.

I förarbetena nämns även risker som kan finnas kopplat till att konkurrensutsätta marknaden. En sådan risk var att olönsamma stationer skulle kunna läggas ned och leda till försämrad tillgänglighet i glesbygd. Denna risk menade regeringen hanterades genom ett flertal avvägningar, såsom regional ackreditering och fri prissättning.

Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens proposition i december 2009. De regeländringar som innebar att Svensk Bilprovvnings monopol upphörde började gälla från 1 juli 2010.

2.1.1 Nulägesanalys av tillgängligheten för fordonsbesiktning 2015

I regleringsbrevet för 2015 fick Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. I uppdraget ingick även att redovisa tillgängligheten till fordonsbesiktning i landets glesbygdsområden och att klargöra om tillgängligheten hade förändrats efter omregleringen. I uppdraget utgick vi ifrån dåvarande Sveriges Kommuner och Landstings (nuvarande Sveriges Kommuner och Regioner) kommungruppsindelning för att definiera glesbygd, vilket är en annan indelning än den som används i detta uppdrag.

Resultatet visade att tillgängligheten till fordonsbesiktning hade ökat i hela landet mellan 2010 och 2015. Tillgängligheten hade även ökat något i landets glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner även om ökningen där var mindre än ökningen i de mer tätbefolkade delarna av landet. Transportstyrelsens samlade bedömning var att det inte fanns några behov av förändringar i regleringen eller andra ingripanden för att säkerställa tillgängligheten i glesbygd. Vi föreslog därför att marknaden skulle få fortsätta utvecklas inom ramen för gällande regelverk (Transportstyrelsen, 2016).

2.2 Marknadsförutsättningar

2.2.1 Regelverk

Bestämmelserna om besiktning av fordon återfinns i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och i Transportstyrelsens föreskrifter. I detta uppdrag har vi valt att avgränsa beskrivningen av relevanta regelverk till de delar som påverkar marknads storlek och flexibilitet.

Periodisk kontrollbesiktning

Hur ofta fordon behöver kontrollbesiktigas lägger grunden för marknads storlek. Enligt 6 kap. 5 § fordonsförordningen ska periodisk kontrollbesiktning av bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton ske:

- första gången senast tre år efter den månad då bilen första gången togs i bruk,
- andra gången senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, och
- därefter senast fjorton månader efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning genomfördes.

Dessa bestämmelser kring periodisk kontrollbesiktning har gällt sedan maj 2018 och ändringarna genomfördes för att implementera EU-gemensamma

regler i det så kallade besiktningspaketet. Detta paket innefattade två direktiv:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

Ett annat led i implementeringen var att det infördes ändringar i flera av Transportstyrelsens föreskrifter gällande kontrollbesiktning. Bland annat ändrades Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning.

En ändring var att Transportstyrelsen tog bort den så kallade slutsifferstyrningen. Det innebär att till exempel en personbil kan besiktas vilken månad som helst under året utan hänsyn till den sista siffran på registreringsskylten. Tidigare var det den siffran som bestämde när på året fordonet skulle besiktas. Förändringen skapade en ökad flexibilitet för fordonsägare då de numera kan besiktiga sitt fordon närsomhelst under perioden från senaste besiktningen och fram till 14-månadersgränsen. En annan effekt av ändringen var att perioden för regelbunden besiktning från det att fordonet blivit äldre än fem år glesats ut. Det har inneburit att det totala antalet kontrollbesiktningar har minskat något.

Krav på oberoende

För att kunna ackrediteras som besiktningsorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär. I Sverige är det myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) som genomför ackrediteringen (se vidare avsnitt 2.2.3). Ett centralt krav är det på oberoende. För att kunna meddelas ackreditering som besiktningsorgan får ett företag inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver:

- handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningspliktiga fordon eller delar eller tillbehör till sådana fordon,
- reparation eller service av besiktningspliktiga fordon,
- yrkesmässig trafik som kräver tillstånd enligt yrkestrafiklagen (2012:210), eller

- uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

Detta betyder alltså att ett besiktningsföretag inte får stå i någon form av beroendeställning till exempelvis fordonsåterförsäljare, bilverkstäder eller åkerier. Swedac har i sin praxis tillämpat en strikt tolkning av bestämmelserna. Om till exempel en besiktningsanläggning är lokaliserad precis bredvid en fordonsverkstad måste det genom exempelvis skyltning och separata ingångar vara tydligt att verksamheterna inte har något samröre.

Transportstyrelsens föreskrifter

Transportstyrelsen föreskriver om exempelvis hur kontrollbesiktning ska gå till, vad som ska kontrolleras och vilken teknisk utrustning besiktningsföretagen ska använda. Bestämmelserna om detta finns i:

- TSFS 2017:54 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.
- TSFS 2010:78 Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan.
- TSFS 2017:53 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för besiktningsstekniker samt polisman och bilinspektör.

2.2.2 Transportstyrelsens roll

I samband med omregleringen fick Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl inom fem områden (5 kap. 3 a § 3 st. fordonslagen). Dessa är:

- Trafiksäkerhet
- Miljö
- Prisutveckling
- Teknikutveckling
- Tillgänglighet

För att kontrollera dessa områden har Transportstyrelsen två huvudsakliga verktyg till vårt förfogande: tillsyn och marknadsövervakning.

Transportstyrelsens bedriver tillsyn i form av stickprovskontroller på besiktningsstationer där det kontrolleras att bedömning och rapportering

sker i enlighet med gällande krav i fordonslagen och Transportstyrelsens föreskrifter. Stickproven är inriktade på områdena trafiksäkerhet och miljö.

Marknadsövervakningen sker genom insamling och analys av uppgifter kring exempelvis antal stationer, priser för olika typer av besiktning och öppettider. Så långt som möjligt används öppna datakällor i syfte att minska rapporteringsbördan för marknadens aktörer. Marknadsövervakningen är inriktad på områdena teknikutveckling, prisutveckling och tillgänglighet.

Sedan 2012 har myndigheten årligen redovisat resultaten av tillsyn och marknadsövervakning i en rapport. Utöver det publiceras sedan 2013 kortare PM varje tertiäl med beskrivningar av den senaste utvecklingen på marknaden. Slutligen publiceras varje månad statistik om besiktningsföretagens marknadsandelar baserat på genomförda besiktningar och varje kvartal underkännandefrekvensen vid besiktningar. På detta sätt sprids information löpande och regelbundet till berörda intressenter såsom branschens aktörer, infrastrukturdepartementet och Swedac.

2.2.3 Swedacs roll

Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) är Sveriges nationella ackrediteringsorgan. Det betyder att de ansvarar för kompetensprövningar under ackreditering som görs enligt internationella standarder i kombination med nationella regelverk. Besiktningsföretagen behöver vara ackrediterade för att få bedriva verksamhet, vilket framgår av 4 kap. 2 § fordonslagen. En sådan ackreditering gäller länsvis. Swedac ska kontrollera att företagen lever upp till krav på:

- rätt kompetens genom till exempel certifierade besiktningstekniker,
- oberoende, och
- gott anseende.

I samband med att ett företag ansöker om ackreditering kontrollerar Swedac en mängd aspekter. Bland annat kontrolleras att:

- företaget har teknisk utrustning och kompetens för ändamålet.
- företaget har kvalitetssystem som uppfyller gällande krav.
- företaget är registrerat i Sverige och har allmänt gott anseende.
- ingen i företagsledningen är dömd för grov brottslighet.
- företaget inte står i något beroendeförhållande till en bilverkstad.

Det går att söka ackreditering för kategorierna lätta fordon, tunga fordon eller traktorer och motorredskap, alternativt en kombination av dessa.

Besiktningsföretaget måste kunna erbjuda alla de kontrollformer som kan förekomma med avseende på den valda fordonskategorin. Om ett företag exempelvis är ackrediterat för lätta fordon måste företaget kunna erbjuda såväl kontrollbesiktning som registrerings- lämplighets- och mopedbesiktningar. Det går inte heller att isolerat fokusera på en viss fordonstyp, utan väljs lätta fordon ska man kunna erbjuda besiktningar på såväl bilar som släpvagnar, motorcyklar, terrängskotrar med mera (Swedac, 2020).

2.3 Besiktningsmarknadens utveckling

2.3.1 Utveckling av stationsnätet

Sedan marknaden omreglerades 2010 har antalet besiktningsstationer ökat för varje år som gått. Året omregleringen skedde fanns det 196 stationer i Sverige som hanterade lätta fordon. Detta antal har under årens lopp växt och stationsnätet omfattade i slutet av 2019 533 stationer. Det innebär en nationell ökning på drygt 170 procent sedan omregleringen.

Tabell 2: Antal besiktningstationer för lätta fordon per region 2010, 2015 och 2019.

Region	2010	2015	2019	Förändring i antal 2010-2019	Förändring i procent 2010-2019
Blekinge	5	9	11	+ 6	+ 120 %
Dalarna	11	15	22	+ 11	+ 100 %
Gotland	1	5	4	+ 3	+ 300 %
Gävleborg	7	11	18	+ 11	+ 157 %
Halland	4	17	19	+ 15	+ 375 %
Jämtland	8	9	9	+ 1	+ 13 %
Jönköping	11	18	21	+ 10	+ 91 %
Kalmar	6	13	15	+ 9	+ 150 %
Kronoberg	6	9	12	+ 6	+ 100 %
Norrbottn	15	18	19	+ 4	+ 27 %
Skåne	18	63	74	+ 56	+ 311 %
Stockholm	21	59	70	+ 49	+ 233 %
Södermanland	5	16	19	+ 14	+ 280 %
Uppsala	5	11	16	+ 11	+ 220 %
Värmland	9	21	22	+ 13	+ 144 %
Västerbotten	11	16	19	+ 8	+ 73 %
Västernorrland	7	10	11	+ 4	+ 57 %
Västmanland	5	12	18	+ 13	+ 260 %
Västra Götaland	27	74	90	+ 63	+ 233 %
Örebro	5	15	19	+ 14	+ 280 %
Östergötland	9	23	25	+ 16	+ 178 %
Totalt	196	444	533	+ 337	+ 172 %

Källa: Swedac

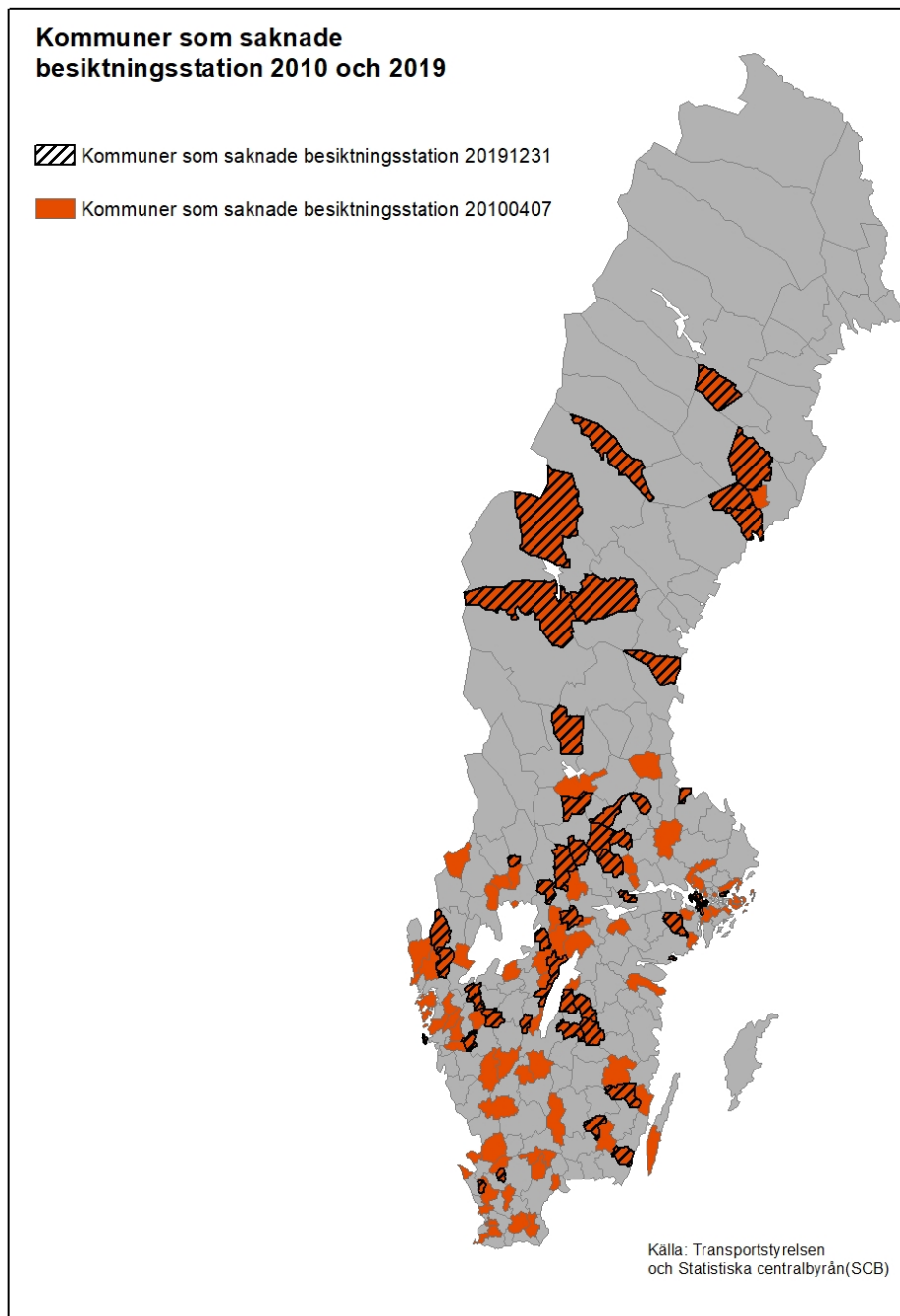
Som framgår av tabellen har antalet besiktningstationer för lätta fordon ökat i samtliga regioner jämfört med situationen vid omregleringen. Hur utvecklingen sett ut har varierat mellan regionerna, både mätt i antal stationer och i procent. Flest stationer har tillkommit i storstadsregionerna Västra Götaland, Skåne och Stockholm. Mätt i procent har ökningen istället varit störst i Halland, Skåne och på Gotland. Den minsta förändringen kan ses i Jämtland, där det 2019 fanns en station mer än vid omregleringen.

Om regionerna grupperas i större enheter framgår också att det förekommer skillnader mellan olika delar av landet. I Norrlandsregionerna fanns det 2019 28 fler stationer än vad det gjorde 2010. Det innebär en ökning på 58 procent. Motsvarande siffror för Svealandsregionerna är 125 stationer (205 procent) och för Götalandsregionerna 184 stationer (211 procent). Det har alltså skett en ökning i samtliga delar av landet, även om den inte är jämnt fördelad.

Minskningar av antalet stationer har varit sällsynta och bara inträffat i vissa regioner enstaka år. I flera fall har en minskning ett år följts upp av en ökning nästföljande år. Minskningarna har heller aldrig lett till att det funnits färre besiktningstationer i en region än vad som var fallet i samband med omregleringen (se tabell med samtliga år i Bilaga 2).

Vid omregleringen fanns det minst en besiktningstation för lätta fordon i 168 av Sveriges 290 kommuner. 2019 hade detta antal ökat till 242 kommuner. Det betyder att antalet kommuner som helt saknar en besiktningstation 2019 uppgick till 48 stycken. I Figur 1 illustreras i vilka kommuner som saknade besiktningstation 2010 respektive 2019.

Figur 1: Kommuner som saknade besiktningsstation 2010 och 2019.

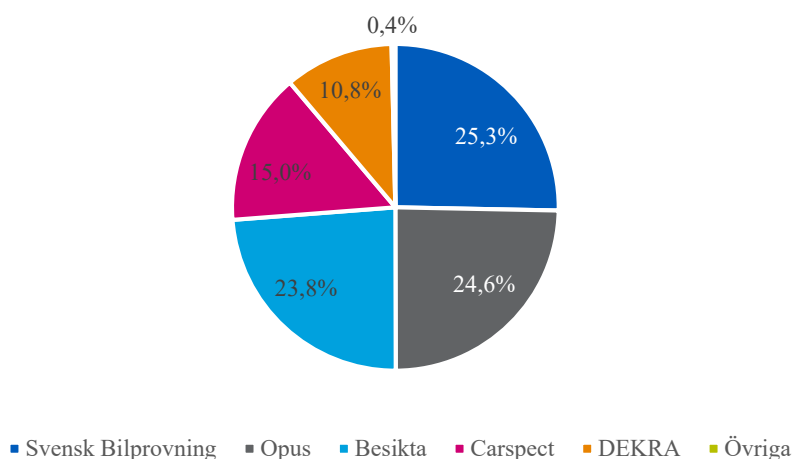


Före omregleringen fanns besiktningstationerna främst i de större städerna i respektive region. Tillväxten av stationer har framförallt skett i medelstora samhällen i Svealand och Götaland samt längs Norrlandskusten. I många städer som tidigare enbart hade en station finns det nu dessutom flera stationer. Även med detta sätt att följa ökningen av stationer blir det tydligt att det främst är kommuner i Svea- och Götalandsregionerna som tidigare inte hade någon som station som har en idag. I Norrlandsregionerna har det endast etablerats nya besiktningstationer i två kommuner som tidigare inte hade någon.

2.3.2 Företag och marknadsandelar

2019 var åtta företag verksamma på marknaden för kontrollbesiktning av lätta fordon. De åtta företagen kan delas in i tre stora, två medelstora och tre små företag. De tre stora företagen – Svensk Bilprovning, Opus och Besikta – hade omkring 25 procent av marknaden vardera mätt i antal utförda besiktningar. De två medelstora företagen – Carspect och Dekra – hade ungefär 10-15 procent av marknaden var. De minsta företagen – Fordonsprovarna i Väst, Fordonsprovarna i Kungälv och Ystad Bilbesiktning – samlade tillsammans mindre än en procent av marknaden.

Figur 2: Marknadsandelar bland besiktningföretag utifrån utförda kontrollbesiktningar och efterkontroller av lätta fordon, 2019.



Över tid har Svensk Bilprovning stått för den tydligaste minskningen vad gäller marknadsandel. 2012-2013 sålde de en stor del sin verksamhet till Opus och Besikta och den kvarvarande verksamheten innefattade en marknadsandel på strax under 35 procent. Efter det har företaget minskat sin marknadsandel till ungefär 25 procent av marknaden. Även Opus har sedan 2013 tappat marknadsandelar, från omkring 30 till 25 procent. Besiktas marknadsandel har varierat en del under årens lopp, men inom ett relativt begränsat spann mellan 20 och 25 procent. När utvecklingen studeras är det

tydligt att de största förändringarna skett i samband med uppköp av större delar eller hela verksamheter. Det betyder att Opus och Besikta nått höga marknadsandelar genom en kombination av uppköp och egna nyetableringar.

Ett alternativt sätt att beräkna marknadsandelar är att utgå ifrån företagens omsättning. Detta är ett förhållandevis grovt mått, då vi inte har tillräcklig insyn i företagens ekonomiska förhållanden för att avgöra hur stor del av omsättningen som härrör från kontrollbesiktning av lätta fordon. Som ett kompletterande mått till bedömningen som grundar sig på antalet utförda besiktningar kan det dock tillföra ytterligare en dimension.

2019 uppgick den sammanlagda omsättningen bland fordonsbesiktningsföretagen till 2,4 miljarder kronor, vilket är tio procent högre än 2016. Medianvärdet uppgick till 240 miljoner kronor. Med andra ord har hälften av företagen en omsättning lika med eller högre än 240 miljoner kronor. Likt när vi utgick från antalet utförda besiktningar kan marknaden delas in i tre stora företag, två medelstora företag och tre små företag. I genomsnitt har de stora företagen en omsättning på cirka 630 miljoner kronor, de medelstora på cirka 240 miljoner kronor och de små på cirka 10 miljoner kronor.

De stora företagen har tillsammans 78,5 procent av andelarna på marknaden, de medelstora företagen 20,3 procent medan de små företagen har 1,2 procent. Sedan 2016 har omsättningsutvecklingen dock varit kraftigare bland de medelstora företagen än bland de stora företagen. Samtidigt som omsättningen bland de medelstora företagen ökat med 45 procent har motsvarande bland de stora företagen enbart ökat med tre procent. Detta har medfört att de medelstora företagen ökat sin marknadsandel på bekostnad av de stora företagen.

Generellt sett har fordonsbesiktning under årens lopp varit en lönsam verksamhet för företagen på marknaden. Under perioden 2016-2019 varierar medianvärdet för rörelsemarginalen mellan åtta och elva procent. Även om vissa företag enstaka år visat negativa rörelseresultat har företagen som helhet varit lönsamma och under flertalet år visat upp marginaler som överstiger snittet inom näringslivet.

Företagen tycks även vara stabila, då de haft en förhållandevis jämn och hög soliditet. Under perioden 2016-2019 har medianvärdet för soliditeten varierat mellan 37 och 54 procent. För näringslivet i stort har soliditeten legat på nivåer kring 45 procent.

2.4 Mobila besiktningstationer

Redan innan omregleringen av marknaden införskaffade Svensk Bilprovning två stycken mobila besiktningstationer. Stationen är monterad på en påhängsvagn som transporteras av en dragbil. Dessa stationer har betjänat sju orter där det saknats en fast besiktningstation. Dessa orter är:

- Arjeplog
- Funäsdalen
- Gäddede
- Karesuando
- Särna
- Tärnaby
- Överkalix

Under 2019 utfördes strax över 5 000 besiktningar i de mobila besiktningstationerna. Totalt utfördes ungefär 5,3 miljoner besiktningar av lätta fordon i Sverige under samma år. Det innebär att besiktningarna i de mobila stationerna stod för mindre än 0,1 procent av det totala antalet besiktningar. Av nedanstående tabell framgår hur många besiktningar som registrerats i de mobila stationerna under 2019 per station och kvartal.

Tabell 3: Antal besiktningar i de mobila stationerna 2019 uppdelat per kvartal.

	Januari-mars	April-juni	Augusti-september	Oktober-december	Totalt
<i>Arjeplog</i>	211	339	130	233	912
<i>Funäsdalen</i>	326	385	225	233	1 169
<i>Gäddede</i>	98	94	111	-	303
<i>Karesuando</i>	-	208	-	107	315
<i>Särna</i>	354	242	39	337	972
<i>Tärnaby</i>	178	307	128	199	812
<i>Överkalix</i>	125	295	-	-	549
Totalt	1 421	1 869	633	1 109	5 032

Not: i juli genomfördes inga besiktningar i de mobila stationerna.

I och omkring orterna som de mobila stationerna har betjänat finns det mer än dubbelt så många fordon som de som besiktigats i de dessa stationer. Det innebär att långt ifrån alla fordon som har en mobil station som närmsta station har besiktigats i dessa.

Det finns flera skäl till att alla fordon som haft en mobil station som sin närmsta inte besiktigats där. Eftersom stationerna varit mobila har de

befunnit sig på respektive ort vid olika tidpunkter under året. Det har varierat hur ofta och under hur långa perioder som de mobila stationerna befunnit sig på de olika orterna. Information vi fått från Svensk Bilprovning anger att stationerna befunnit sig på respektive ort mellan två och sex veckor per år. Vi har även fått information om att de bokningsbara tiderna i de mobila stationerna snabbt bokats upp och att beläggningen varit hög (Svensk Bilprovning, 2020b). Därför kan fordonsägare som velat besiktiga sina fordon i mobilen ha missat den möjligheten.

Ytterligare en aspekt som påverkar i vilken mån fordonsägare använt de mobila stationerna är individuella omständigheter. Generellt sett är det långt ifrån ovanligt att människor besöker en annan besiktningstation än den som ligger närmast deras bostad. Exempelvis nyttjar många en station som istället ligger nära deras arbetsplats, vilket gör att de kan besiktiga bilen på väg till eller från jobbet. I glesbygdsområden kan det även finnas andra anledningar till att människor emellanåt tar sig till större samhällen. Det kan exempelvis vara för att kunna utföra kritiska tjänster som att besöka ett apotek, en vårdcentral eller annan form av samhällsservice. Det kan också vara mer frivilliga resor i syfte att besöka exempelvis ett systembolag, bibliotek, köpcentrum eller en biograf. Det kan ligga nära till hands att denna typ av resor även företas för att besiktiga fordon och även att människor planerar sina ärenden för att hinna med flera vid samma resa.

I april 2020 fick Transportstyrelsen information om att Svensk Bilprovning från och med 2021 planerade att upphöra med de mobila besiktningstationerna (Svensk Bilprovning, 2020c). Skälen som angavs var att stationerna nått sin tekniska livslängd och att fortsatt användning skulle innebära en säkerhetsrisk för såväl kunder som personal. Kostnaderna för att investera i nya mobila stationer har inte bedömts vara affärsmässigt försvarbara. Enligt uppgifter från Svensk Bilprovning är de mobila stationerna mer än dubbelt så kostsamma som en fast station (Svensk Bilprovning, 2020a). Nedläggningen får till effekt att möjligheten att besikta lätta fordon kommer att försvinna från sju orter från och med 2021.

3 Kartläggning av tillgänglighet till fordonsbesiktning

I detta avsnitt beskriver vi hur den geografiska tillgängligheten till fordonsbesiktning utvecklats över tid. Nedslag görs 2010, 2015 och 2019. Dessutom redovisas en bedömning av hur tillgängligheten förväntas se ut 2021. För respektive år studeras tillgängligheten först i hela landet och sedan i glesbygd.

Tillgängligheten beskrivs i termer av fysiskt avstånd från där fordonsägare bor till närmsta besiktningstation. Vi redovisar avstånden utifrån intervall om 25 kilometer vardera. Avstånden mäts fågelvägen och speglar således inte fullt ut det faktiska avståndet utifrån vilka vägar som finns. I stora delar av landet får detta mindre praktisk betydelse, men i vissa regioner riskerar det att göra avstånden missvisande. Detta gäller exempelvis i fjällmiljöer där det faktiska avståndet kan vara flera gånger så långt som fågelvägen.

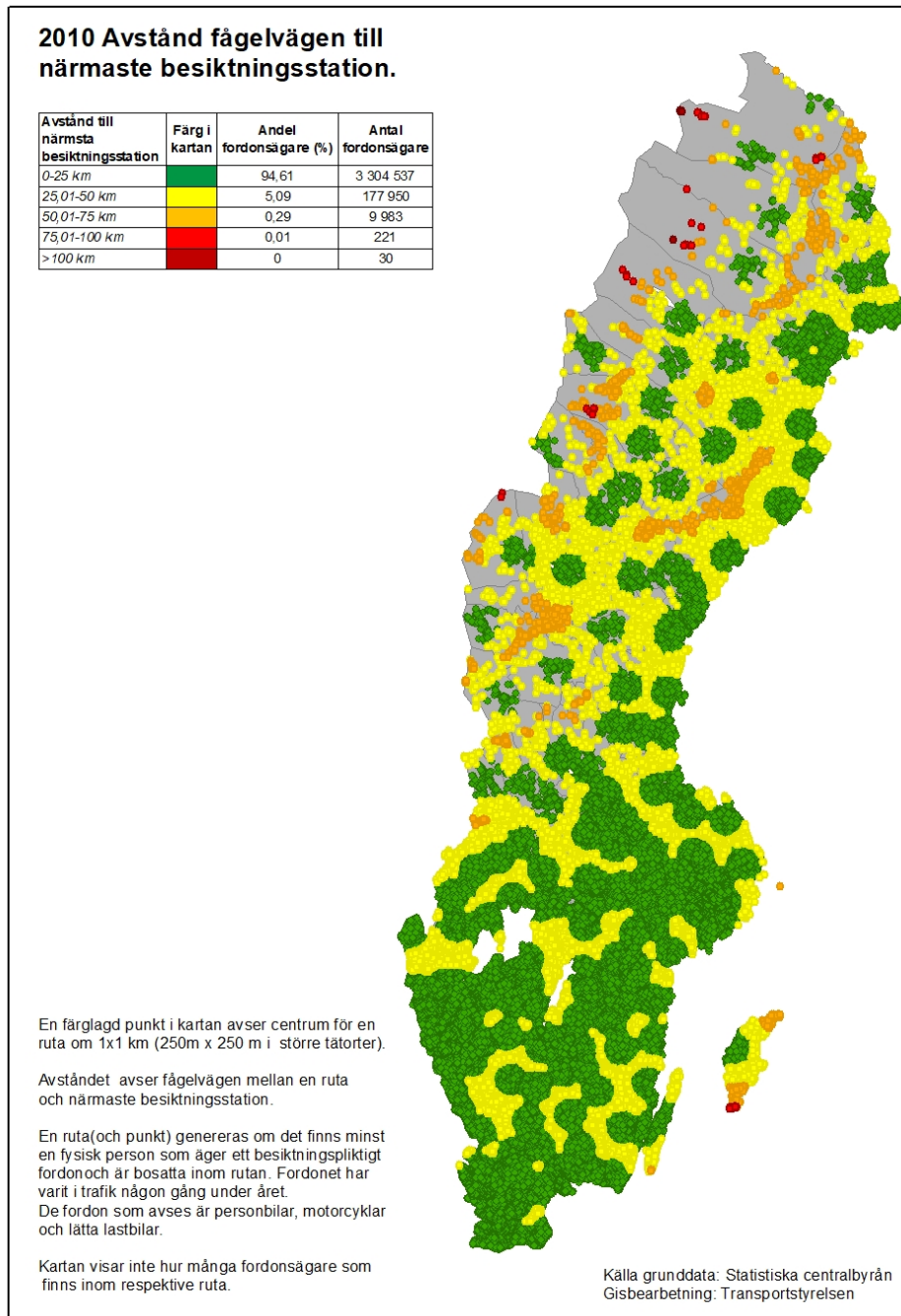
Det finns flera olika saker som påverkar hur många fordonsägare som har ett visst avstånd till närmsta besiktningstation. En är var det finns besiktningstationer, en annan är var människor bor och en tredje är i vilken utsträckning människor äger fordon. Under perioden 2010-2019 har antalet fordonsägare ökat med omkring 9,5 procent.

I beskrivningen av tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd utgår vi ifrån den kommunindelning som beskrivs i kapitel 1.6. Det innebär att ett fåtal kommuner med stora glesbefolkade områden inte finns med i urvalet. Ett exempel är Kiruna, som klassas som en tätortsnära landsbygdskommun, där drygt 16 000 av cirka 22 000 av kommuninvånarna bor i tätorten. Samtidigt bor vissa av fordonsägarna som har längst till närmsta besiktningstation i områden kring Abisko och Riksgränsen i Kiruna kommun.

3.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2010

Innan omregleringen fanns det totalt 3 492 721 fordonsägare i Sverige. Av dessa hade ungefär 94,6 procent 25 kilometer eller kortare till sin närmsta besiktningstation. Medelavståndet var 14,1 kilometer.

Figur 3: Avstånd till närmsta besiktningsstation 2010.



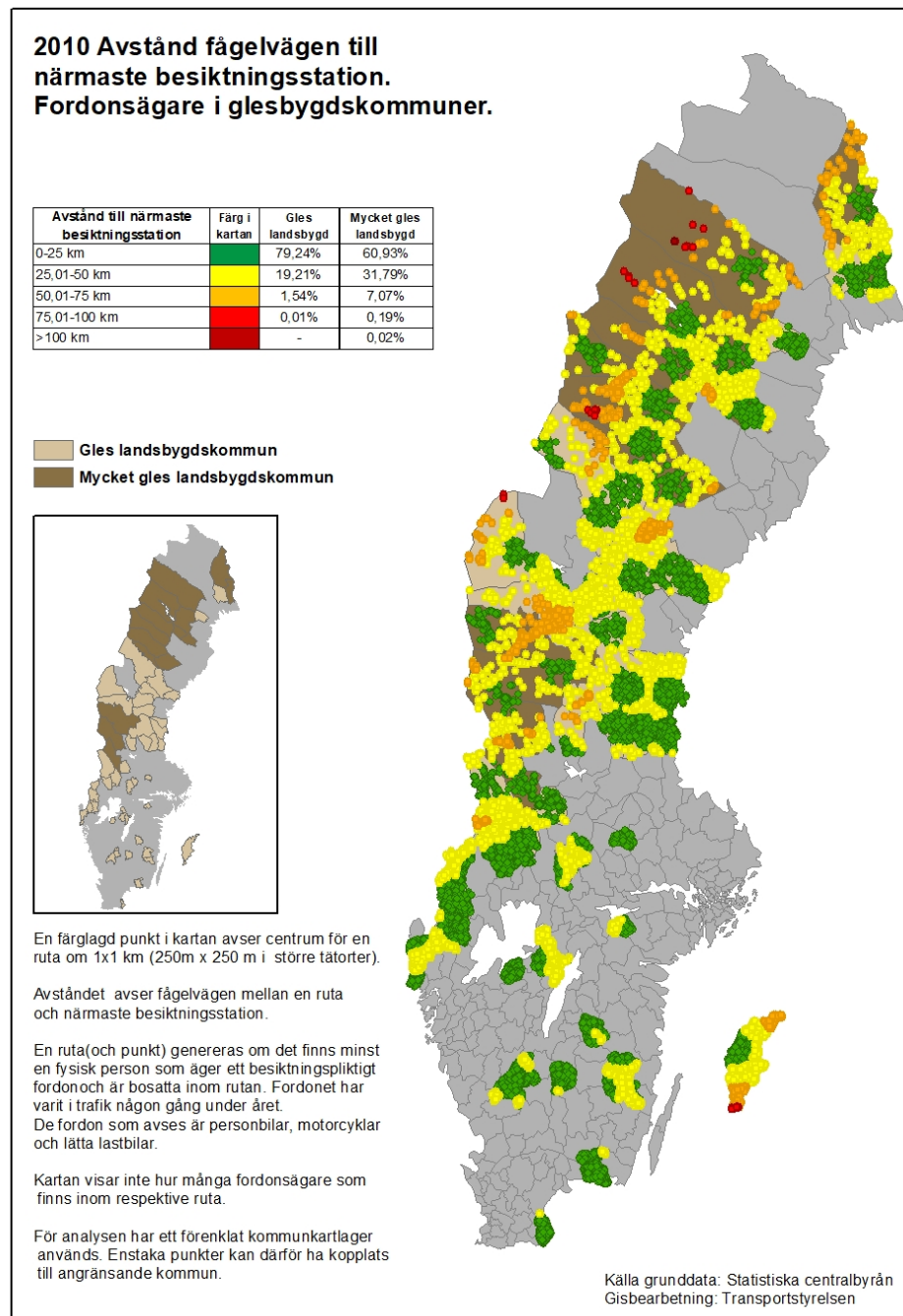
Av kartan framgår att tillgängligheten var högst i Sveland- och Götalandsregionerna. Större områden med något sämre tillgänglighet fanns bland annat i de norra delarna av Västra Götaland, östra Halland och på Gotland. I Norrlandsregionerna var tillgängligheten som bäst längs med kusten och då i synnerhet i och kring städerna som ligger längs kusten. Redan några mil in i landet blev dock avstånden till närmsta besiktningstation klart längre. Sämst var tillgängligheten i fjällmiljöerna, från Jämtland och norrut.

Totalt hade strax över 10 000 fordonsägare längre än 50 kilometer till sin närmsta besiktningstation 2010. Dessa fordonsägare återfanns i de områden på kartan som är orangea, röda och mörkröda. Av dessa hade en överväldigande majoritet (97,5 procent) mellan 50 och 75 kilometer till närmsta station. Totalt fanns det 251 stycken fordonsägare med längre än 75 kilometer till närmsta besiktningstation. Av kartan framgår att dessa fordonsägare återfanns i ett fåtal glest befolkade områden i nordvästra Norrland samt på Gotlands sydspets.

3.1.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2010

I glesbygdskommunerna fanns det 2010 totalt 314 012 fordonsägare. 272 469 av dessa bodde i en gles landsbygdskommun och resterande 41 543 bodde i en mycket gles landsbygdskommun. Medelavståndet till närmsta station var 2010 19,4 kilometer i glesa landsbygdskommuner och 25,9 kilometer i mycket glesa landsbygdskommuner.

Figur 4: Avstånd till närmsta besiktningstation 2010, glesbygdskommuner.



Ur ett glesbygdsperspektiv var tillgängligheten generellt sett bättre i Götaland och Svealand. I Norrland syns en större variation med vissa områden med klart längre avstånd till närmsta besiktningstation. Av kartan tydliggörs även att glesbygdskommunerna i Norrland generellt sett var klart större än i södra Götaland och Sveland, med stora områden där det inte finns några fordonsägare alls. I Norrland är också de sammanhängande glesbygdsområdena klart större än i övriga Sverige, där glesbygdskommunerna kan dra fördel av en relativ närhet till större orter i grannkommuner.

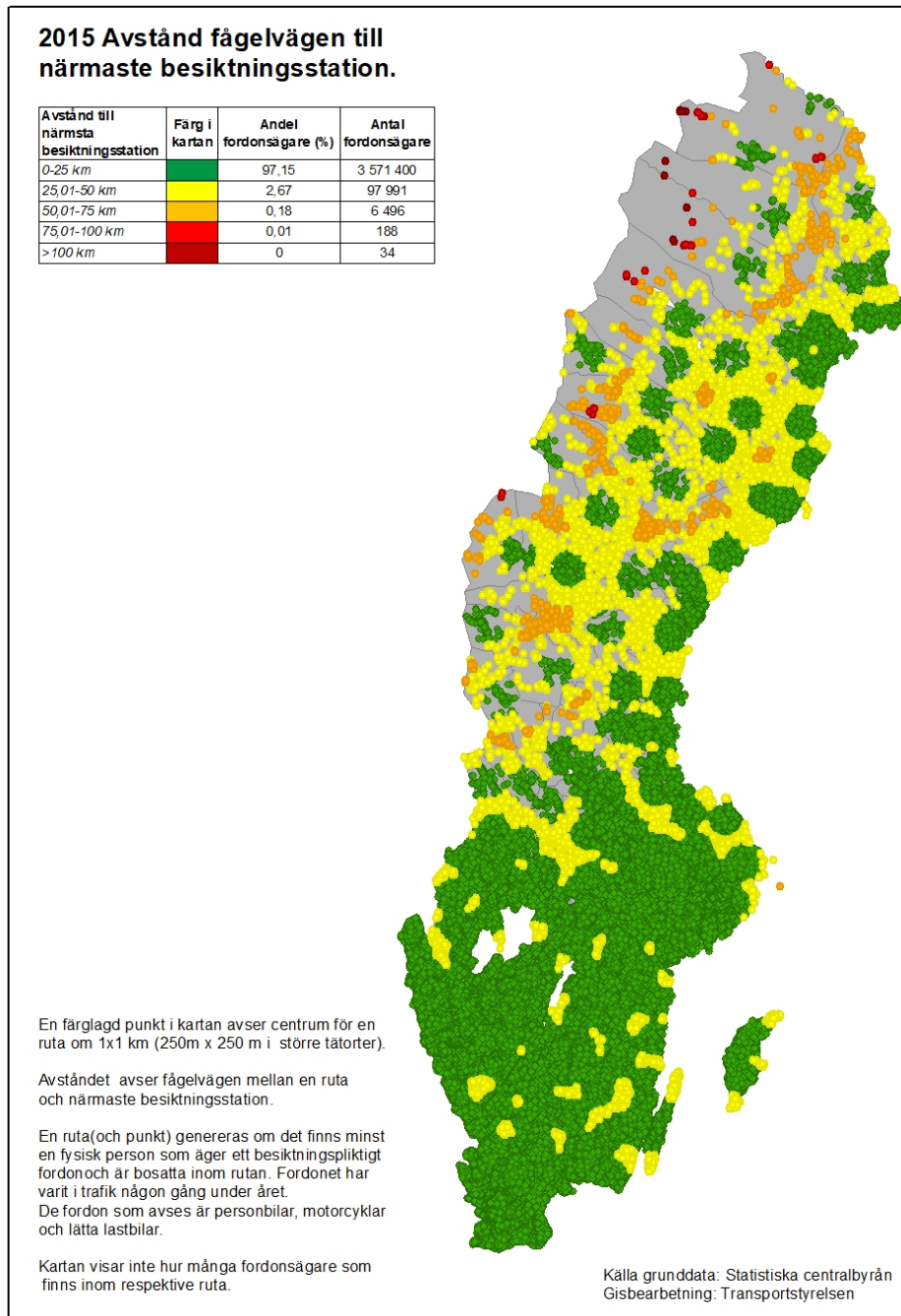
Jämfört med siffrorna för hela landet hade fordonsägare i glesbygd längre till närmsta besiktningstation. Skillnaderna var större i mycket glesa landsbygdskommuner än i glesa landsbygdskommuner, men går att se i båda grupperna.

Andelen fordonsägare i glesa landsbygdskommuner som hade som mest 25 kilometer till närmsta besiktningstation var 2010 klart högre än motsvarande siffra för fordonsägare i mycket glesa landsbygdskommuner. Om samtliga fordonsägare som hade som mest 50 kilometer till närmsta besiktningstation inkluderas jämnas dock skillnaderna ut något. Drygt 98 procent av fordonsägarna i glesa landsbygdskommuner hade som mest 50 kilometer till närmsta besiktningstation. Motsvarande siffra för fordonsägare i mycket glesa landsbygdskommuner var knappt 93 procent.

3.2 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2015

I slutet av 2015, lite mer än fem år efter omregleringen, fanns det 3 676 109 fordonsägare i Sverige. Av dessa hade ungefär 97 procent 25 kilometer eller kortare till sin närmsta besiktningstation. Medelavståndet var 10,8 kilometer.

Figur 5: Avstånd till närmsta besiktningsstation 2015.



Kartan visar att antalet fordonsägare med som mest 25 kilometer till närmsta besiktningstation ökade jämfört med läget 2010. Jämfört med innan omregleringen hade andelen fordonsägare med som längst 25 kilometer till närmsta station ökat med ungefär 2,5 procentenheter. De områden i Götaland och Svealand som tidigare hade mellan 25 och 50 kilometer till närmsta station hade klart minskat i omfattning. I Norrland ökade också tillgängligheten. De förbättringar som skett går främst att observera i närheten av städer längs med kusten och en bit in i landet.

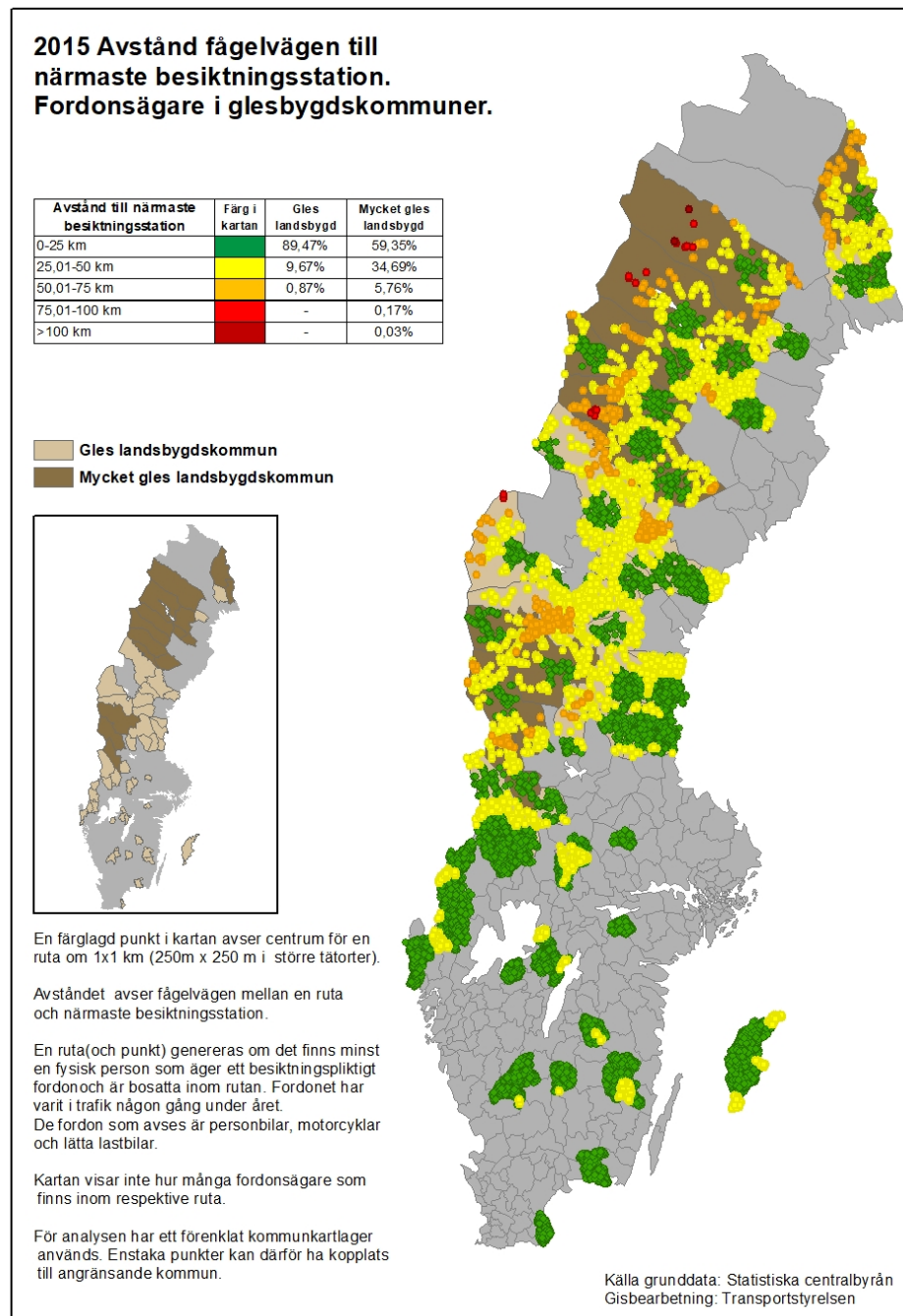
Totalt hade omkring 6 700 fordonsägare, mindre än 0,2 procent av det totala antalet, längre än 50 kilometer till närmsta besiktningstation 2015. Av dessa var det strax över 200 som hade 75 kilometer eller längre till närmsta station.

Det är framförallt fordonsägare som 2010 hade mellan 50-100 kilometer till närmsta station som 2015 fått en kortare sträcka till närmsta station. Detta förklaras av att huvdelen av de stationer som tillkom mellan 2010 och 2015 etablerades i Svea- och Götalandsregionerna, det vill säga delar av Sverige som redan innan omregleringen hade förhållandevis tätt mellan stationerna.

3.2.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2015

I glesbygdskommunerna fanns det 2015 totalt 317 586 fordonsägare. 276 633 av dessa bodde i en gles landsbygdskommun och resterande 40 953 bodde i en mycket gles landsbygdskommun. Medelavståndet till närmsta station var 2015 15,5 kilometer i glesa landsbygdskommuner och 26,0 kilometer i mycket glesa landsbygdskommuner.

Figur 6: Avstånd till närmsta besiktningstation 2015, glesbygdskommuner.



Avstånden till närmsta besiktningstation i glesbygd var 2015 fortsatt längre än för riket som helhet, men skillnaderna hade minskat jämfört med läget 2010. Detta berodde på ökad tillgänglighet i glesa landsbygdskommuner. Av kartan framgår att det framförallt var i glesbygdskommuner i Götaland och Svealand som tillgängligheten förbättrades. I Svealand- och Götalandsregionerna minskade områdena med mer än 25 kilometer till närmsta besiktningstation tydligt. I Norrland var skillnaderna jämfört med 2010 begränsade.

Den tydligaste förändringen mellan 2010 och 2015 är att andelen fordonsägare i gles landsbygd med som mest 25 kilometer till närmsta station ökade med omkring tio procentenheter. Det var främst fordonsägare som tidigare hade mellan 25 och 50 kilometer till närmsta station som fick ett kortare avstånd, men även antalet med än längre avstånd än så minskade.

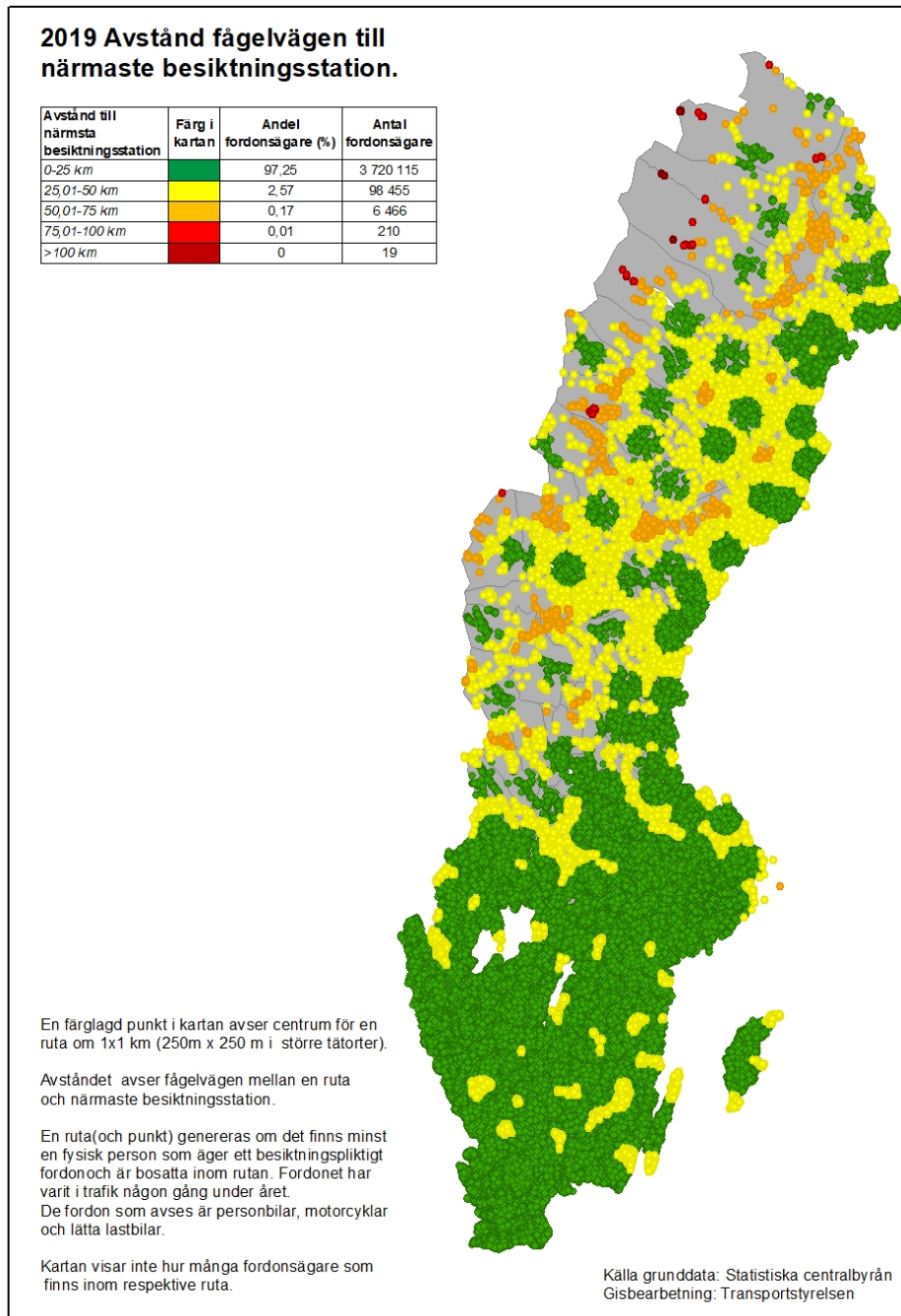
I mycket glesa landsbygdskommuner syntes inte någon lika tydlig förändring. De fordonsägare som tidigare hade 50-75 kilometer till närmsta besiktningstation minskade något, vilket även gruppen som tidigare hade 0-25 kilometer gjorde. Ökningen skedde i gruppen med 25-50 kilometer till närmsta station.

Den totala andelen fordonsägare med som mest 50 kilometer till närmsta besiktningstation var i glesa landsbygdskommuner över 99 procent 2015. Motsvarande siffra för mycket glesa landsbygdskommuner var 94 procent, vilket utgör en ökning med drygt en procentenhet jämfört med 2010.

3.3 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2019

I slutet av 2019, nästan tio år efter omregleringen och det senaste helåret det funnits tillgängliga uppgifter för, fanns det 3 825 265 fordonsägare i Sverige. Av dessa hade ungefär 97 procent 25 kilometer eller kortare till sin närmsta besiktningstation. Medelavståndet var 10,6 kilometer.

Figur 7: Avstånd till närmsta besiktningsstation 2019.



Tillgänglighetsförändringarna mellan 2015 och 2019 är marginella i hela landet. Totalt hade strax under 6 700 fordonsägare längre än 50 kilometer till sin närmsta besiktningstation 2019. Av dessa var det omkring 230 stycken som hade 75 kilometer eller längre till närmsta station. Trots att antalet stationer mellan 2015 och 2019 ökade från 444 till 533 stycken fick det, givet dessa intervall, inte någon egentlig effekt på den geografiska tillgängligheten. Nästan exakt lika stor andel befann sig i respektive intervall 2019 som 2015.

3.3.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2019

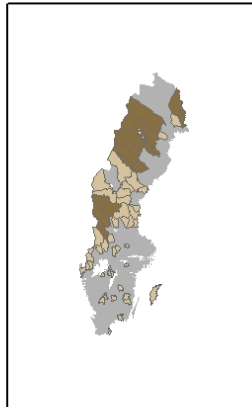
I glesbygds kommunerna fanns det 2019 totalt 323 098 fordonsägare. 282 295 av dessa bodde i en gles landsbygds kommun och resterande 40 803 bodde i en mycket gles landsbygds kommun. Medelavståndet till närmsta station var 2019 15,3 kilometer i glesa landsbygds kommuner och 26,1 kilometer i mycket glesa landsbygds kommuner.

Figur 8: Avstånd till närmsta besiktningstation 2019, glesbygdskommuner.

**2019 Avstånd fågelvägen till
närmaste besiktningstation.
Fordonsägare i glesbygdskommuner.**

Avstånd till närmaste besiktningstation (2019)	Färg i kartan	Gles landsbygd	Mycket gles landsbygd
0-25 km	Grön	89,76%	59,35%
25,01-50 km	Yellow	9,40%	34,40%
50,01-75 km	Orange	0,84%	5,99%
75,01-100 km	Red	-	0,24%
>100 km	Dark Red	-	0,01%

 **Gles landsbygdskommun**
 **Mycket gles landsbygdskommun**



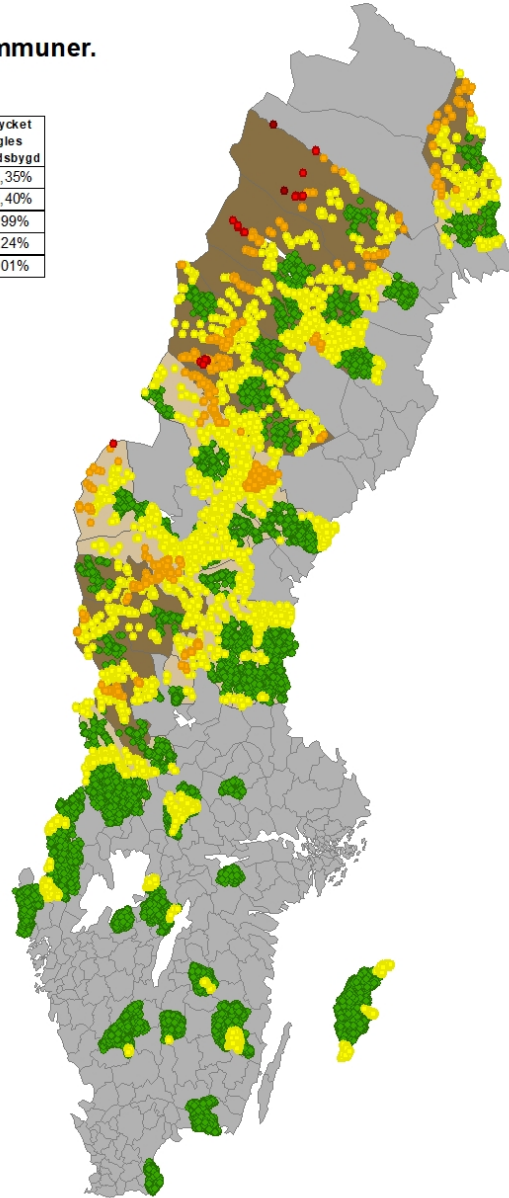
En färglagd punkt i kartan avser centrum för en ruta om 1x1 km (250m x 250 m i större tätorter).

Avståndet avser fågelvägen mellan en ruta och närmaste besiktningstation.

En ruta(och punkt) genereras om det finns minst en fysisk person som äger ett besiktningsskyldigt fordon och är bosatta inom rutan. Fordonet har varit i trafik någon gång under året. De fordon som avses är personbilar, motorcyklar och lätta lastbilar.

Kartan visar inte hur många fordonsägare som finns inom respektive ruta.

För analysen har ett förenklat kommunkartlager använts. Enstaka punkter kan därför ha kopplats till angränsande kommun.



Källa grunddata: Statistiska centralbyrån
Gisbearbetning: Transportstyrelsen

Den begränsade effekten som tillväxten av nya stationer fick på tillgängligheten mellan 2015 och 2019 gjorde att det inte heller går att observera några egentliga förändringar när glesbygdskommunerna studeras. Fordonsägare i glesbygd hade fortsatt något längre än rikssnittet till närmsta station. Det var bland fordonsägare i mycket gles landsbygd som de största skillnaderna syntes.

Skillnaderna mellan 2015 och 2019 är ytterst marginella. I glesa landsbygdskommuner har det skett en förskjutning mot kortare avstånd till närmsta besiktningstation, men det rör sig om förhållandevis små förändringar. Även i de mycket glesa landsbygdskommunerna är förändringarna små.

De små förändringarna gör även att den totala andelen fordonsägare med som mest 50 kilometer till närmsta besiktningstation var detsamma som 2015, alltså 99 procent i gles landsbygd och 94 procent i mycket glesa landsbygdskommuner.

3.4 Tillgänglighet till fordonsbesiktning 2021

För att kunna beskriva det förväntade läget 2021 är det nödvändigt att göra ett antal antaganden. Vi vet med säkerhet att verksamheten med de mobila stationerna i Svensk Bilprovnings regi kommer att upphöra. Därför exkluderas de ur beräkningen och de fordonsägare som idag har en mobil station som sin närmsta station får därför en befintlig fast station som sin närmsta.

För att göra analysen utgår vi också från stationsnätet och fordonsägandet som det såg ut i slutet av 2019. Detta beror på att det är det senaste helår då vi har tillgång till fullständiga uppgifter om både stationer och fordonsägare.

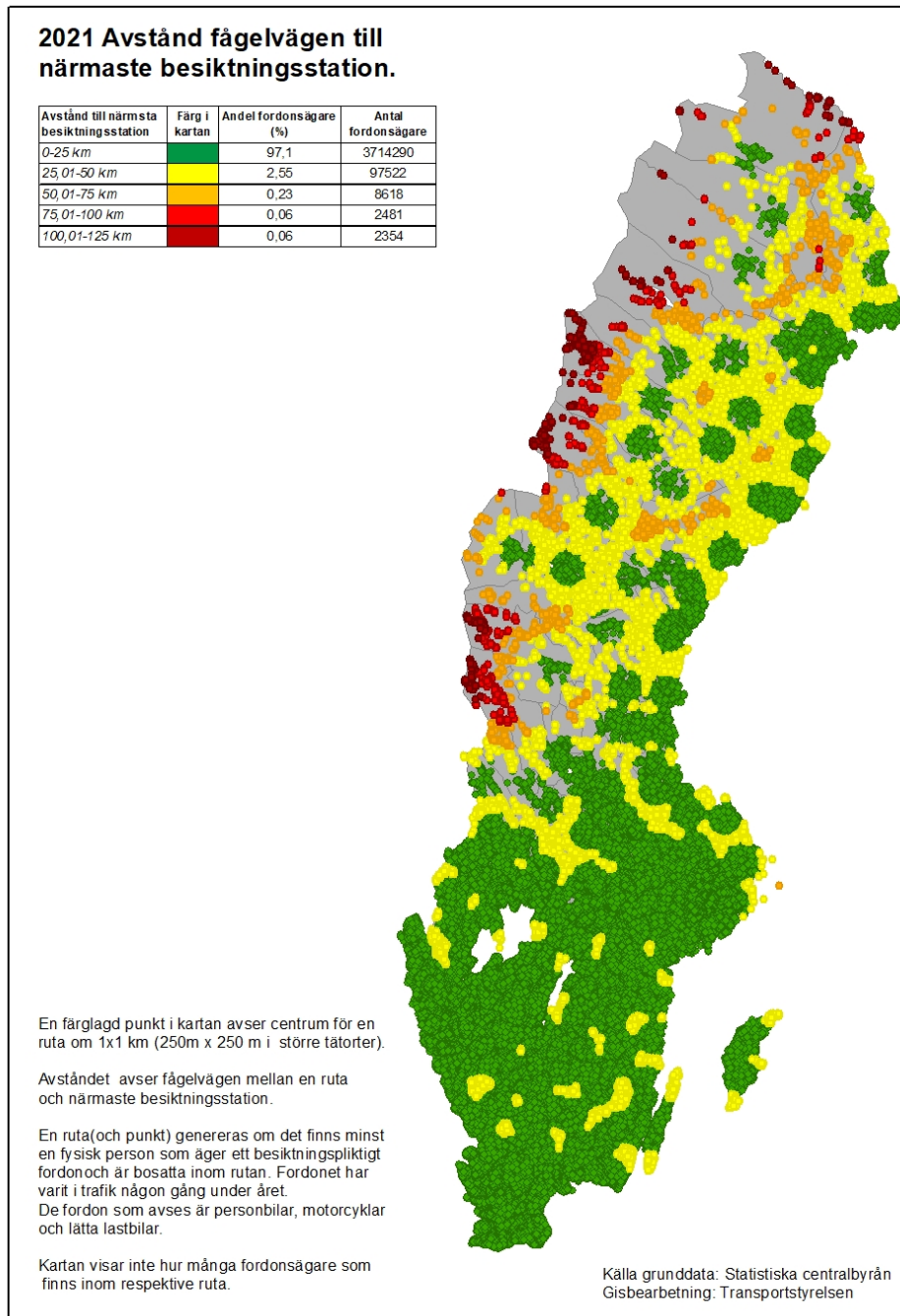
Till och med november 2020 vet vi att det etablerats 29 besiktningstationer som inte ingår i beräkningen. Fyra av dessa ersatte en annan station på orten, det vill säga det rörde sig om en flytt av verksamheten. 22 stationer etablerades på orter där det sedan tidigare redan funnits minst en station. De tre återstående stationerna har etablerats på orter där det inte tidigare funnits någon station. En av dessa har etablerats i en gles landsbygdskommun (Orsa) och en annan har etablerats i en mycket gles landsbygdskommun (Älvdalen). Bidraget till den geografiska tillgängligheten från stationerna som öppnat under 2020 har vi för hela landet uppskattat som begränsat. I och kring orterna där stationerna etablerats kan effekten dock vara mer betydande, inte minst i glesbygdskommunerna.

Sammantaget innebär detta att antagandet om antal stationer 2021 beräknas enligt följande:

$$\text{Stationer 2019} - \text{Mobila stationer} = \text{Förväntat läge 2021}$$

Antalet fordonsägare antas som tidigare nämnt vara detsamma 2021 som det var 2019, alltså 3 825 265 stycken. Då en överväldigande majoritet av dessa inte hade en mobil besiktningstation som sin närmsta station är den nationella påverkan av nedläggningen av stationerna liten. Omkring 97 procent av fordonsägarna bedöms fortsatt ha 25 kilometer eller mindre till närmsta besiktningstation. Medelavståndet beräknas bli 11 kilometer.

Figur 9: Avstånd till närmsta besiktningsstation 2021.



Tillgängligheten på nationell nivå beräknas inte förändras i någon större utsträckning 2021 jämfört med 2019. Antalet fordonsägare som haft en mobil station som sin närmsta är få vilket ger en begränsad effekt på tillgängligheten på nationell nivå. Något som dock tydliggörs även nationellt är att antalet fordonsägare med långa avstånd ökar. Detta är som tydligast bland de som får 75 kilometer eller längre till närmsta station. Detta får även effekt på medelvärde som ökar från 10,6 till 11 kilometer.

När kartan studeras är det tydligt att nedläggningen av de mobila stationerna slår mot de fordonsägare som bor i och kring de orter i den svenska fjällmiljön där dessa stationer varit verksamma. Detta är områden där fordonsägare tidigare haft relativt korta avstånd till närmsta besiktningstation tack vare de mobila stationerna.

3.4.1 Tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd 2021

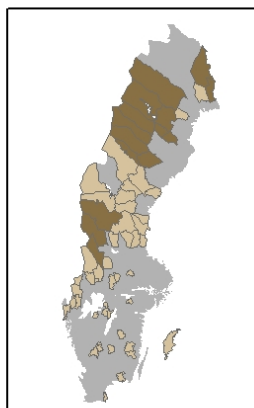
Antalet fordonsägare i glesbygd antas, precis som för landet som helhet, vara detsamma som 2019. Fördelningen mellan glesa landsbygdskommuner och mycket glesa landsbygdskommuner är också densamma. Medelavståndet till närmsta station beräknas 2021 vara 15,9 kilometer i glesa landsbygdskommuner och 37,5 kilometer i mycket glesa landsbygdskommuner.

Figur 10: Avstånd till närmsta besiktningstation 2021, glesbygdskommuner.

**2021 Avstånd fågelvägen till
närmaste besiktningstation.
Fordonsägare i glesbygdskommuner.**

Avstånd till närmaste besiktningstation (2021)	Färg i kartan	Gles landsbygd	Mycket gles landsbygd
0-25 km	Grön	89,08%	50,77%
25,01-50 km	Yellow	9,83%	29,76%
50,01-75 km	Orange	0,94%	10,17%
75,01-100 km	Red	0,05%	5,11%
>100 km	Dark Red	0,10%	4,20%

 Gles landsbygdskommun
 Mycket gles landsbygdskommun



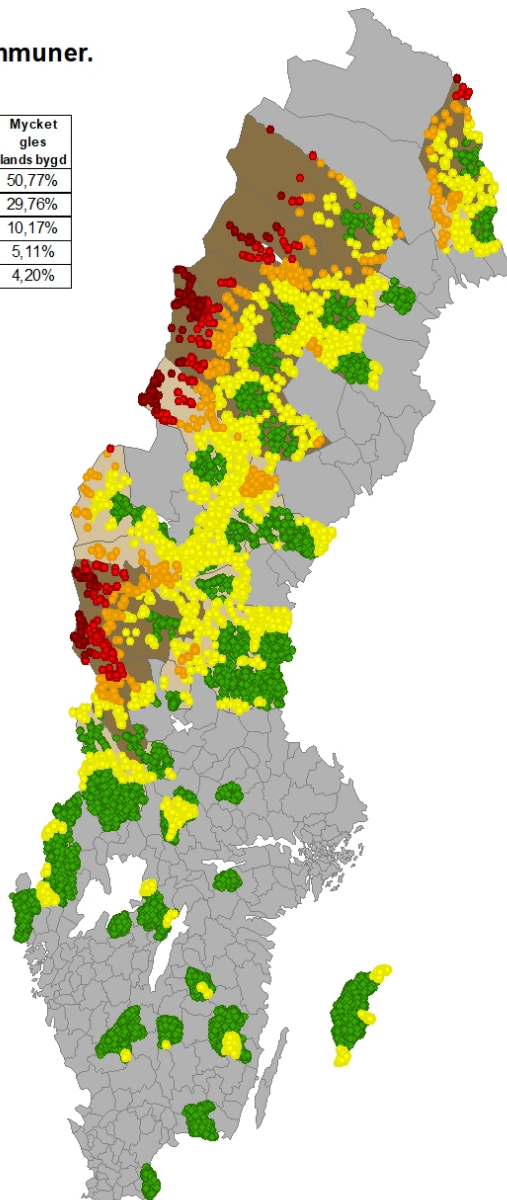
En färglagd punkt i kartan avser centrum för en ruta om 1x1 km (250m x 250 m i större tätorter).

Avståndet avser fågelvägen mellan en ruta och närmaste besiktningstation.

En ruta(och punkt) genereras om det finns minst en fysisk person som äger ett besiktningsskyldigt fordon och är bosatta inom rutan. Fordonet har varit i trafik någon gång under året. De fordon som avses är personbilar, motorcyklar och lätta lastbilar.

Kartan visar inte hur många fordonsägare som finns inom respektive ruta.

För analysen har ett förenklat kommunkartlager använts. Enstaka punkter kan därför ha kopplats till angränsande kommun.



Källa grunddata: Statistiska centralbyrån
 Gisbearbetning: Transportstyrelsen

Skillnaderna mellan glesa och mycket glesa landsbygdskommuner är tydlig. Medan förändringarna är begränsade i glesa landsbygdskommuner är de desto större i mycket glesa landsbygdskommuner. I de senare beräknas andelen med som mest 25 kilometer till närmsta station minska med ungefär 8,6 procentenheter, vilket motsvarar strax över 3 500 fordonsägare. Även en minskning av andelen fordonsägare med mellan 25 och 50 kilometer till närmsta station går att observera. Det betyder i sin tur att en förskjutning skett mot klart längre avstånd för vissa fordonsägare i denna kommuntyp.

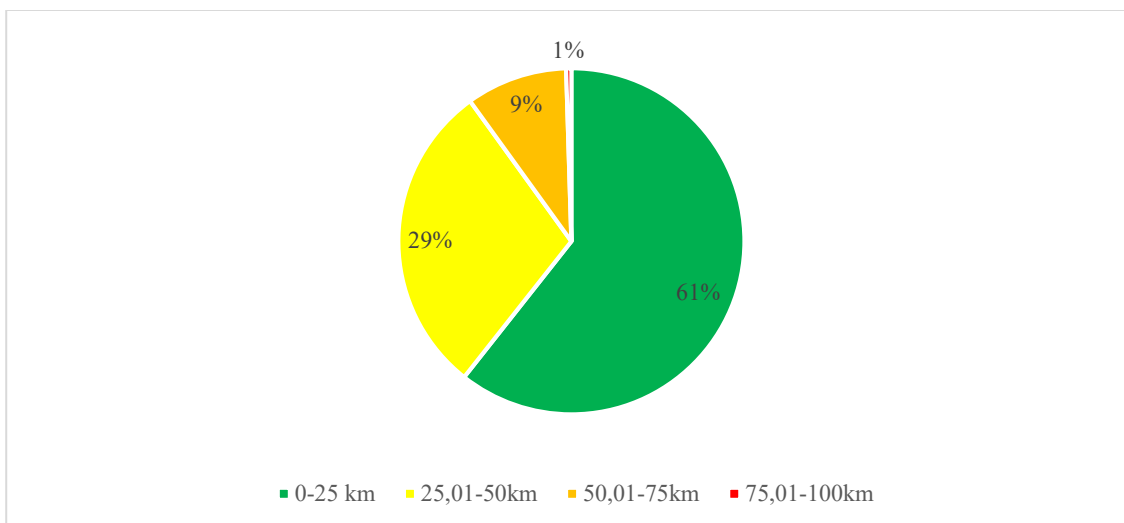
Även i glesa landsbygdskommuner går det att observera vissa effekter, bland annat att det beräknas finnas fordonsägare som får 75 kilometer eller mer till närmsta besiktningstation. Skillnaderna är dock inte lika stora som i mycket glesa landsbygdskommuner. Det kan förklaras av att de glesa landsbygdskommunerna återfinns i en större del av Sverige och i mindre utsträckning haft nytta av de mobila stationerna.

3.4.2 Tillgänglighetseffekter av nedläggningen av Svensk Bilprovnings mobila stationer

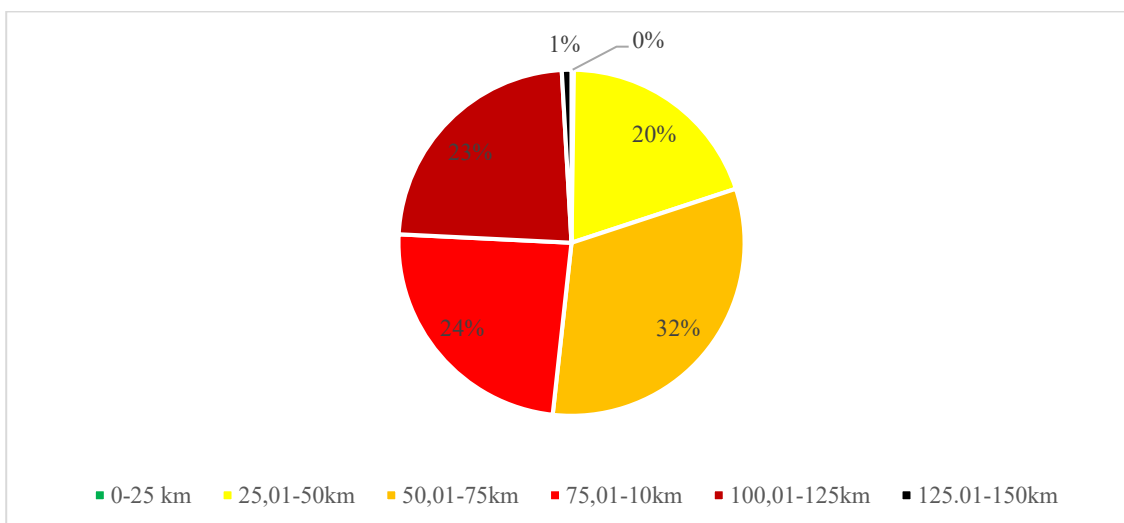
Ungefär 9 600 fordonsägare har haft en mobil besiktningstation som närmsta station. Då den mobila besiktningssamheten upphör kommer dessa fordonsägare, i genomsnitt, att få betydligt längre till närmsta besiktningstation. Dessa fordonsägare har idag i genomsnitt 25,6 km till närmsta mobila station. När de mobila besiktningstationerna försvinner 2021 kommer fordonsägarna att i genomsnitt få 76,4 kilometer till närmsta besiktningstation.

Avståndet till närmsta besiktningstation kommer att öka för drygt 92 procent av de fordonsägare som haft en mobil station som närmsta station. I Figur 11 och Figur 12 visas hur långt dessa hade till närmsta station 2019 respektive 2021 då den mobila verksamheten upphört.

Figur 11: Avstånd till närmsta besiktningstation för fordonsägare med mobil station som närmsta, 2019



Figur 12: Avstånd till närmsta besiktningstation för fordonsägare med mobil station som närmsta, 2021



I Figur 11 framgår att 90 procent av de aktuella fordonsägarna hade som längst 50 kilometer till närmsta station 2019. I Figur 12 framgår att denna andel minskar till 20 procent när de mobila stationerna läggs ned.

En stor andel av dessa fordonsägare kommer att få mer än 75 kilometer till närmsta station 2021. Ungefär en fjärdedel kommer att få mellan 75 och 100 kilometer till närmsta station. En grupp fordonsägare som står ut är de som har över 100 kilometer till närmsta station. 2021 kommer drygt 2 335

fordonsägare att ha över 100 km till närmsta station. 2019 hade ingen av dessa fordonsägare så långt till närmsta station.

Här är det viktigt att understryka att avstånden beräknas utifrån fågelvägen. I områdena kring vissa av de orter där de mobila stationerna varit verksamma är den verkliga vägen till en besiktningstation betydligt längre. I exempelvis fjällområdena i nordvästra Sverige kan den verkliga vägen ibland vara uppemot tre gånger så lång som fågelvägen.

Tillgänglighetseffekterna av att den mobila verksamheten upphör kommer att bli olika stora för fordonsägarna beroende på vilken ort de bor i. För fordonsägarna i och kring exempelvis Gäddede, Tärnaby och Funäsdalen kommer nedläggningen att slå extra hårt då närmsta fasta station ligger särskilt långt bort. För en fordonsägare i exempelvis Gäddede finns närmsta fasta besiktningstation i Strömsund och det faktiska avståndet dit är omkring 135 kilometer. Även fordonsägare i Överkalix drabbas av att den mobila verksamheten upphör, men där ökar inte avstånden lika mycket. För fordonsägare i Överkalix finns exempelvis en fast station i Kalix som ligger ungefär 70 km bort.

När vi studerar de tillgänglighetsförsämringar som följer i spåren av de mobila stationernas nedläggning är det viktigt att beakta att de bara har varit på plats i de olika orterna mellan två och sex veckor per år. Stora delar av året har det inte varit möjligt att besiktiga fordon på en mobil station utan avstånden till närmsta station har då varit desamma som de kommer att bli året runt från och med 2021.

4 Förmåga och möjlighet för företag att bedriva verksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet

I detta kapitel beskriver vi möjligheterna för besiktningsföretag att bedriva verksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet. Kapitlet baseras i hög utsträckning på resultaten från den enkät besiktningsföretagen fick besvara (se Bilaga 3).

4.1 Möjligheter att bedriva besiktningsverksamhet med lönsamhet i glesbygd

Flera företag uppger att det idag är möjligt för dem att bedriva verksamhet i glesbygd med lönsamhet. Det fanns 2019 51 fasta stationer i glesa eller mycket glesa landsbygdskommuner och flera företag som bedriver verksamhet där uppger att de inte har några planer på att lägga ned stationer. Några företag har även bekräftat att de stationer de driver i glesbygd är lönsamma.

4.1.1 Intäkter och kostnader

Besiktningsföretagens intäkter kommer ifrån det kunderna betalar för företagets tjänster. Intäkterna blir således en funktion av antalet genomförda besiktningar och det pris kunderna betalar. Det föreligger ingen prisreglering utan företagen bestämmer själva vilket pris de tar ut för besiktningstjänster.

En besiktningsstation kan ha en mängd olika kostnader av olika dignitet med allt från löner till skrivarpapper. Hur kostnaderna fördelar sig och vilka förutsättningar som finns att bära dem kan även bero på företagets totala storlek. Uppgifterna i detta kapitel baseras främst på uppgifter från de stora och medelstora företagen.

Personalkostnader är den största kostnadsposten för en besiktningsstation i glesbygd. Omkring hälften av en stations kostnader utgörs av denna post. I personalkostnader ingår exempelvis löner, sociala avgifter och kompetensutveckling.

Hyra av lokaler är i regel en klart mindre kostnadspost i sammanhanget. Företagens svar tyder på att mellan 8 och 15 procent av kostnaderna hör till denna post. Det är således en signifikant men långt ifrån dominerande kostnad. Hur hög hyran blir och vad som ingår i den varierar mellan olika stationer och beror bland annat på anläggningens läge, storlek, ålder och om kostnaden avser varm- eller kallhyra.

Bland övriga kostnader en station kan ha finns många olika poster. Bland dessa återfinns kostnader för bland annat drift, utrustning och underhåll.

Kostnaderna för exempelvis ackreditering är enligt företagen en liten del av de totala kostnaderna med endast någon enstaka procent av omsättningen.

4.1.2 Nödvändiga förutsättningar

Besiktningföretagen framhåller att den viktigaste förutsättningen för att kunna bedriva besiktningssyfte är att det finns ett tillräckligt stort underlag av besiktningssyftiga fordon i upptagningsområdet. Företagen är tämligen överens om att det krävs ett underlag på omkring 3 000 besiktningar per år och besiktningstekniker för att de ska kunna bedriva besiktningssyfte med lönsamhet i glesbygd. Denna siffra bör betraktas som en miniminivå då en besiktningstekniker som arbetar heltid har goda möjligheter att hinna med fler än 3 000 besiktningar under ett år. Flera företag understryker att det finns tydliga fördelar med att ha minst två besiktningstekniker på en station. Fler besiktningstekniker innebär dock att det krävs ett större underlag för att verksamheten ska bli lönsam.

Utöver ett tillräckligt stort underlag av besiktningssyftiga fordon krävs även att det finns en lämplig lokal att hyra. Lokalen med omgivande mark behöver passa ändamålet genom att möta de behov som finns kring verksamheten, personalbehov och kundservice. Det rör exempelvis verkstadsyta, plats för provkörning av bromssträcka, personalutrymmen och kundparkering. Lokalerna får inte heller vara utformade på ett sådant sätt att det kan uppstå tveksamheter kring företagets oberoende i förhållande till exempelvis en bilverkstad.

Etablering och bedrivande av verksamhet i glesbygd underlättas även om det finns utbildad personal på eller i närheten av etableringsorten. Om ny personal behöver utbildas och certifieras ökar kostnaderna för företagen.

4.1.3 Utmaningar

Enligt företagen finns det flera utmaningar med att bedriva besiktningssyfte i glesbygd. Flera företag nämner exempelvis utmaningar kopplat till personalförsörjning och känslighet i kundunderlag. Generellt sett gäller att ju mindre ort och ju mer glesbefolkat desto känsligare blir såväl kundunderlaget som personalförsörjningen.

Utmaningar som har att göra med personal är något som lyfts av flera företag och utifrån flera aspekter. Kring stationerna i glesbygd finns många gånger ett begränsat underlag av fordon vilket endast medger besiktningssyftigheter med en eller ett fåtal besiktningstekniker. I dessa verksamheter finns en känslighet i personalförsörjningen, inte minst vid oplanerad frånvaro. För att lösa bemanningen vid frånvaro kan företagen behöva ta in personal från en annan station. Det är många gånger en utmaning i glesbygdsområden då närmsta station kan ligga flera timmars

bilresa bort. Flera företag betonar att det är en fördel att ha minst två anställda då det skapar bättre möjligheter att täcka upp vid oplanerad frånvaro. Att ha flera tekniker på samma station ger även andra fördelar. Exempelvis bidrar det till att säkerställa en hög kvalitetsnivå genom kompetensutbyte och likriktning av bedömningar och arbetssätt. Det bidrar även till en bättre arbetsmiljö. Att ha flera anställda innebär dock att det krävs ett större underlag av besiktningspliktiga fordon för att verksamheten ska vara lönsam.

Att ha få tekniker på en station skapar även känslighet vid andra händelser än oplanerad frånvaro. Inte minst kan det i glesbygd vara svårt att när någon slutar rekrytera ny personal om det inte finns utbildad personal i närområdet. Besiktningstekniker behöver också ha möjlighet till fortbildning och liknande. För att inte behöva stänga stationen vid den typen av frånvaro kan ersättare behöva plockas in, vilket i sig kan leda till kostnader för företagen.

I glesbygd tenderar även kundunderlaget att vara känsligare. Även om människor i glesbygd äger fordon i högre utsträckning än i städer är underlaget bräckligare och spritt över större geografiska områden. På en mindre ort kan det räcka att en viss mängd människor flyttar därifrån eller att en viktig arbetsgivare flyttar eller lägger ner sin verksamhet för att en station inte längre ska ha ett tillräckligt underlag för att vara lönsam.

Att hitta passande lokaler som kan möta det behov som beskrivs i föregående kapitel kan också vara en utmaning för företagen. Lokaler som exempelvis inte är tillräckligt yteffektiva kan göra att kostnaderna för hyra och drift blir för höga för att verksamheten ska kunna nå lönsamhet.

4.1.4 Kundbeteenden

När företagen överväger en nyetablering i glesbygd gör de en analys av det potentiella upptagningsområdet. Ett upptagningsområde i glesbygd kan vara betydligt större än i mer tätbefolkade områden. Företagen tittar på befolkningstäthet och befolkningsutveckling, antalet besiktningspliktiga fordon samt om, och i så fall hur många, besiktningsstationer som redan finns etablerade i området. Olika typer av kundbeteenden är en annan aspekt företagen tar hänsyn till och påverkar storleken på upptagningsområdet. Om exempelvis en stor andel av befolkningen i området pendlar till en närliggande ort är sannolikheten större att de väljer att besiktiga sitt fordon där istället för på en mer närliggande station.

Företagen uttrycker att de märker av skillnader i kundernas förväntningar på avstånd till närmsta besiktningsstation. I glesbygdsområden är det också vanligt att människor arbetar på en annan ort än där de bor och därför arbetspendlar med bil. Dessa kan då i många fall välja en besiktningsstation

som finns på den ort där de arbetar. Som nämnts i kapitel 2.4 kan människor i glesbygd ibland även behöva ta sig till större samhällen för att uträtta andra ärenden och då planera in fordonsbesiktning samtidigt.

Några företag upplever att fordonsägare i glesbygd planerar fordonsbesiktningen med bättre framförhållning vilket märks genom att det är en större andel som bokar besiktningstid tidigare än vad människor i större städer gör. Här har vi exempel på att både fordonsägare i glesbygd som använt sig av en fast station och de som använt sig av en mobil station bokat tid tidigare än vad fordonsägare i tätorter och städer i genomsnitt gjort.

4.2 Framtidsutsikter

I detta avsnitt tittar vi framåt och beskriver hur besiktningsföretagen ser på möjligheterna att bedriva fordonsbesiktningsverksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet i en nära framtid. Analysen görs inom ramen för gällande regelverk för besiktningsmarknaden.

2021 upphör Svensk Bilprovning med sin mobila verksamhet. Anledningen till det uppges vara att stationerna nått sin tekniska livslängd och inte längre går att reparera till tillfredsställande skick. Svensk Bilprovning bedömer att det inte är affärsmässigt försvarbart att investera i nya mobila enheter, vilket skulle krävas för att kunna fortsätta med den verksamheten.

Svensk Bilprovnings beslut väcker frågan om det är fler besiktningsstationer i glesbygd som kommer att följa i de mobila stationernas spår och upphöra med sin verksamhet. Utifrån de svar vi fått av besiktningsföretagen ser vi inga skäl att befara att fler besiktningsstationer i glesbygd kommer att försvinna i en nära framtid. Flera av de besiktningsföretag som svarat på vår enkät har tydligt uttryckt att de inte har några planer på att lägga ner några av sina fasta besiktningsstationer i glesbygd. Tvärtom har flera företag olika idéer kring hur det skulle kunna vara möjligt att utvidga verksamheten i glesbygd och driva denna med lönsamhet.

Att anpassa besiktningsstationers öppettider och därmed personalbehov är ett sätt att hålla ned kostnader. Redan idag finns exempel på stationer som bara är öppna vissa dagar under veckan. Ett sådant exempel är Svensk Bilprovnings station i Åsele som är öppen tisdagar och onsdagar. Om stationer ligger tillräckligt nära varandra för att samma tekniker ska kunna hantera båda och kostnaderna för hyror och annat kan hållas ned kan detta vara ett sätt att upprätthålla tillgängligheten i glesbygd.

Det finns också företag som studerar andra typer av lösningar för att tillhandahålla fordonsbesiktning i glesbygd på ett kostnadseffektivt sätt. Företag uttrycker att de ser affärsmöjligheter i glesbygd och i affärsplanerna

finns avsikter att utvidga i glesbygd. Det skulle därför kunna dyka upp nya lösningar på marknaden i en nära framtid. Beroende på sådana lösningars utformning skulle tillgängligheten kunna bli än bättre än den var innan de mobila stationerna lades ner.

5 Slutsatser

Utifrån det som redovisats i rapporten presenteras i detta kapitel Transportstyrelsens slutsatser om tillgänglighetens utveckling och besiktningsmarknadens förmåga att tillgodose möjligheten att kontrollbesikta fordon i hela landet.

5.1 Tydliga tillgänglighetsförbättringar efter omregleringen

Sedan omregleringen av fordonsbesiktningsmarknaden har den geografiska tillgängligheten till närmsta fordonsbesiktningsstation förbättrats på ett tydligt sätt för många fordonsägare i Sverige. Medelavståndet till närmsta station har minskat från 14,1 kilometer 2010 till 10,6 kilometer 2019. 2010 hade 94,6 procent av fordonsägarna som mest 25 kilometer till närmsta besiktningsstation. 2019 var samma siffra 97,3 procent.

Antalet stationer har sedan omregleringen ökat. 2010 fanns totalt 196 stationer i 168 kommuner. Till 2019 hade antalet stationer ökat till 533 i 242 kommuner. Det betyder att antalet stationer ökat med 170 procent och att andelen kommuner med minst en station ökat från 58 till 83 procent. Tillväxten är inte jämnt fördelad över landet. Stationer har framförallt tillkommit i och omkring orter i Götaland- och Svealandsregionerna och längs Norrlandskusten. Antalet stationer har dock ökat i samtliga regioner. Ökningen av antalet stationer är det som gjort att den geografiska tillgängligheten förbättrats över tid.

Att det förekommit skillnader i hur många stationer som etablerats i olika delar av landet är inte särskilt förvånande om man beaktar aspekter som folkmängd, befolkningstäthet och mängden besiktningspliktiga fordon. Detta är aspekter som utgör en grund för att det ska gå att bedriva besiktningsverksamhet med lönsamhet på en ort. Antalet stationer i en region före omregleringen har också stor betydelse för i vilken mån en utökning varit möjlig. Exempelvis var Halland den region som innan omregleringen hade det lägsta antalet besiktningsstationer på fastlandet, trots en förhållandevis hög befolkningstäthet.

Sammantaget visar utvecklingen på nationell nivå att omregleringen har bidragit till att tillgängligheten har förbättrats för en mycket stor del av fordonsägarna. Efter att antalet stationer ökat kraftigt under några år – främst mellan 2012 och 2015 – har ökningstakten varit något lägre de senaste åren. Detta tyder på att marknaden stabiliserats efter en expansiv inledningsfas.

5.2 Förbättrad tillgänglighet i glesbygd

Avstånden till närmsta besiktningsstation i glesbygd är i genomsnitt längre än i riket som helhet. Tillgänglighetsförbättringarna har kommit

fordonsägarna i glesbygdskommunerna till del, om än inte i lika hög utsträckning som för landet som helhet.

Glesa landsbygdskommuner har fått kortare genomsnittliga avstånd till närmsta besiktningstation sedan besiktningmarknaden omreglerades. I dessa kommuner har medelavståndet minskat från 19,4 kilometer till 15,2 kilometer. Tillgänglighetsförbättringarna är särskilt tydliga i kommuner i Svealand och Götaland. En effekt av tillgänglighetsförbättringarna var att ingen fordonsägare i en gles landsbygdskommun hade längre än 75 kilometer till närmsta besiktningstation 2019. Andelen som hade som mest 25 kilometer ökade mellan 2010 och 2019 från 79,2 till 89,8 procent.

I mycket glesa landsbygdskommuner har medelavståndet i stort sett varit oförändrat kring 26 kilometer och tillgängligheten har således varken förbättrats eller försämrats. Detta är en följd av att det i dessa områden etablerats ytterst få nya stationer samtidigt som befolkningen är utspridd över stora ytor. Trots detta är det relativt få personer som 2019 hade mer än 75 kilometer till närmsta besiktningstation. Dessutom hade mer än hälften av fordonsägarna i mycket glesa landsbygdskommuner mindre än 25 kilometer till närmsta besiktningstation 2019.

5.3 Nedläggningen av mobila stationer ger stora effekter för en liten grupp

De mobila besiktningstationerna har varit verksamma i mindre orter i vissa glesbefolkade områden i norra Sverige där det längre tillbaka i tiden funnits fasta stationer. Från och med 2021 är denna verksamhet nedlagd.

Nedläggningen av de mobila stationerna får till effekt att en stor del av de 9 600 fordonsägare som haft en mobil station som närmsta station får påtagligt längre till närmsta besiktningstation. Medelavståndet var 2019 25,6 kilometer och beräknas 2021 öka till 76,4 kilometer. Andelen fordonsägare som får mer än 100 kilometer till närmsta station beräknas bli 24,2 procent, vilket motsvarar ungefär 2 300 fordonsägare. Omfattningen av ökningarna varierar dels beroende på var fordonsägarna bor, dels hur långt det är till närmsta fasta station. Vissa platser där de mobila stationerna varit verksamma ligger förhållandevis nära en ort med en fast station medan andra platser ligger mer än 100 kilometer från närmsta fasta besiktningstation.

Nedläggningen av de mobila stationerna ger negativa tillgänglighetseffekter. Dessa riskerar dock att framstå som mer omfattande än vad de är. De mobila stationerna har befunnit sig på respektive ort ett fåtal veckor varje år. Således handlar det om en tillgänglighetsförsämring under två till sex veckor per år. Precis som i övriga landet har inte heller alla fordonsägare använt den närmsta stationen för att besiktiga sina fordon. Dessutom gör det

faktum att vår analys utgått från avståndet till närmsta besiktningstation fågelvägen att ett antal av de fordonsägare som bedömts ha haft en mobil station som sin närmsta i verkligheten redan sedan tidigare haft närmre till en fast station. De mobila stationernas bidrag till tillgänglighet till en besiktningstation i glesbefolkade områden riskerar därför att överskattas.

5.4 Goda utsikter för bättre tillgänglighet i framtiden

Marknaden för fordonsbesiktning har utvecklats kontinuerligt sedan avregleringen. 2021 förväntas marknaden kunna tillgodose tillgänglighet till fordonsbesiktning inom 25 kilometer för 97,1 procent av Sveriges fordonsägare och inom 50 kilometer för 99,7 procent.

Över tid har tillgängligheten till fordonsbesiktning förbättrats i mycket stora delar av landet. 2021 förväntas fordonsägarna i genomsnitt ha 11,0 km till närmsta besiktningstation. Detta är en tydlig förbättring jämfört med läget 2010 då medelavståndet till närmsta station var 14,1 km men en liten försämring jämfört med 2019 då medelavståndet var 10,6 km. Försämringen mellan 2019 och 2021 beror på nedläggningen av de mobila stationerna.

I de glesa landsbygdskommunerna förväntas en liten tillgänglighetsförsämring 2021. Medelavståndet till närmsta besiktningstation förväntas öka från 15,3 kilometer till 15,8 kilometer. Jämfört med innan omregleringen är det fortsatt en förbättring då medelavståndet 2010 var 19,4 kilometer. I de mycket glesa landsbygdskommunerna förväntas en större tillgänglighetsförsämring 2021. I dessa kommuner beräknas medelavståndet öka från 26,1 kilometer till 37,5 kilometer. I jämförelse med innan omregleringen utgör detta också en försämring då medelavståndet 2010 var 25,9 km.

Denna beskrivning av läget 2021 utgår från det vi i dagsläget vet, nämligen att den mobila besiktningssyftet kommer att upphöra. Utöver detta går det att resonera kring eventuell ytterligare utveckling som kan komma att påverka tillgängligheten både i glesbygd och i hela landet framöver. Kring sådan utveckling råder det större osäkerhet och effekterna av den går inte att kvantifiera i nuläget.

Nedläggningen av de mobila stationerna grundar sig på att deras tekniska livslängd löpt ut och Svensk Bilprovning har bedömt att det inte är affärsmässigt försvarbart att investera i nya mobila stationer. En fråga som väcks är om nedläggningen av de mobila stationerna är ett tecken på att befintlig verksamhet i glesbygd generellt sett är olönsam och att fler stationer därmed riskerar att läggas ned. Utifrån inspel vi fått från företagen har vi ingen anledning att tro att det finns planer på att lägga ned ytterligare stationer. Tvärtom har det under 2020 etablerats flera stationer i glesbygd. Det betyder i sin tur att tillgängligheten till fordonsbesiktning inte förväntas

försämras ytterligare i närtid och att driften av befintliga stationer i glesbygd mycket väl kan vara en lönsam affär.

Flera företag har även gett uttryck för att det finns förutsättningar att bedriva verksamhet i glesbygd med lönsamhet inom ramen för nuvarande regelverk förutsatt att underlaget är tillräckligt stort. Företagen är eniga om att minst 3 000 besiktningar per besiktningstekniker och år är en miniminivå för att det ska vara aktuellt att etablera en station. Antalet stationer i glesbygd har sedan omregleringen ökat och flera företag som bedriver verksamhet i såväl glesa som mycket glesa landsbygdskommuner anger att stationerna som finns där i många fall är lönsamma.

Bland företagen finns det olika idéer om hur man kan anpassa verksamheten till de förutsättningar som råder i glesbygd så att verksamheten kan bedrivas med lönsamhet. Det kan handla om såväl nya tekniska lösningar som organisatoriska anpassningar. De flexibla inställelsetiderna har också gjort att behovet av att ha tillgång till fordonsbesiktning året runt minskat jämfört med när inställelsemånaden bestämdes av slutsiffran i registreringsnumret.

Att bedriva besiktningsverksamhet har under årens lopp visat sig vara en lönsam verksamhet för företagen på marknaden. Generellt har företagen uppvisat goda marginaler som under flera år varit högre än snittet för näringslivet. Detta bör ge företagen ett visst utrymme att testa nya lösningar eller att etablera verksamhet där underlaget är känsligare. Att de mobila stationerna nu lagts ned kan skapa ett utrymme för någon annan lösning att ersätta den tidigare verksamheten. Nedläggningen kan därför utgöra en form av språngbräda för företagen på marknaden att utöka och utveckla verksamheten i glesbygd. Det finns företag som ser affärsmöjligheter i glesbygd och har för avsikt att utvidga där. Det skulle därför kunna dyka upp nya lösningar på marknaden i en nära framtid.

Givet allt detta tycks det finnas goda skäl att tro att företagen på marknaden kommer att hitta vägar för att, i en nära framtid, tillgodose tillgänglighet till fordonsbesiktning i hela landet. Transportstyrelsen avser att fortsatt följa utvecklingen av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet inom ramen för vår marknadsövervakning.

Referenser

Näringsdepartementet (2009). *Departementsserien 2009:3: Fordonsbesiktning*.

Regeringen (2009). *Regeringens proposition 2009/10:32: Fordonsbesiktning*.

Riksdagen (2009). *Riksdagsskrivelse 2009/10:161*.

Svensk Bilprovning (2020a). *Bilprovningens mobila anläggningar*. Nedladdad 2020-11-19, <https://www.bilprovningen.se/mobilen>.

Svensk Bilprovning (2020b) *Frågor om den mobila besiktningsverksamheten*. Mejlkorrespondens.

Svensk Bilprovning (2020c). *Information om förändring i Bilprovningens utbud*. TSV 2020-3634.

Swedac (2020). *Fordonsbesiktning*. Nedladdad 2020-11-19, <https://www.swedac.se/amnesomraden/fordonsbesiktning/>.

Tillväxtanalys (2014). *Bättre statistik för bättre regional- och landsbygdspolitik*. Rapport 2014:14.

Trafikuskottet (2009). *Trafikuskottets betänkande 2009/10:TU8: Fordonsbesiktning*.

Transportstyrelsen (2016). *Rapportering av regeringsuppdrag om nulägesanalys av tillgängligheten för fordonsbesiktning*. TSV 2016-1762.

Transportstyrelsen (2020). *Fordonsbesiktningsmarknaden 2019*. TSV 2019-5741.

Bilaga 1

Uppdraget

**Regeringen****Regeringsbeslut**

12

2020-11-05
I2020/02788

Infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

Uppdrag att analysera tillgängligheten till fordonsbesiktning i glesbygd

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att analysera om besiktningmarknaden kan förväntas tillgodose möjligheten att kontrollbesikta fordon i hela landet. Analysen ska innehålla en bedömning av förmågan hos och möjligheten för besiktningmarknadens aktörer att bedriva verksamhet i glesbygd med ekonomisk lönsamhet.

Transportstyrelsen ska redovisa en kartläggning av hur tillgängligheten till kontrollbesiktning av fordon ser ut i hela landet samt hur framtidsutsikterna vad avser denna tillgänglighet ser ut. Tillgängligheten ska beskrivas i geografiskt avstånd till närmaste besiktningstation för fordonsägare med besiktningsskyldiga fordon.

Av analysen ska det också framgå hur avståndet till närmaste kontrollbesiktningsskyldighet i gles- och landsbygd bedöms se ut 2021 jämfört med 2015 och läget innan besiktningmarknaden omreglerades den 1 juli 2010.

Samtliga analyser och bedömningar ska utgå från gällande regelverk för besiktningsskyldigheten.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 januari 2021.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.sePostadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmorgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

Skälen för regeringens beslut

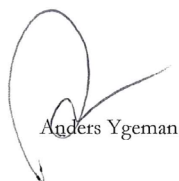
I december 2009 beslutade riksdagen att fordonsbesiktningensmarknaden skulle omregleras (prop. 2009/10:32, bet. 2009/10:TU8, rskr. 2009/10:161). Omregleringen genomfördes den 1 juli 2010 och innebär bland annat att det sedan dess inte finns några krav på tillgänglighet i bemärkelsen geografisk närvaro på besiktningensmarknaden.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning (Bilprovningen) ägs av staten och bedriver sedan omregleringen besiktningensverksamhet på en konkurrensutsatt marknad på fullt marknadsmässiga villkor. Bilprovningen införskaffade före omregleringen två mobila besiktningensenheter för att bedriva besiktningensverksamhet vid sju orter: Överkalix, Arjeplog, Särna, Tärnaby, Funäsdalen, Karesuando och Gäddede. Bolaget har meddelat att de mobila enheterna som möjliggör besiktning vid dessa orter nått sin tekniska livslängd och att det inte är affärsmässigt försvarbart att investera i nya sådana enheter. Den mobila verksamheten kommer därför inte att fortsätta från och med 2021.

Regeringen bedriver en politik för att hela Sverige inte bara ska leva, utan också växa. Möjligheterna att bo och verka i hela landet ska förbättras och då är närhet till grundläggande samhälleliga tjänster avgörande, däribland kontrollbesiktning av fordon.

Transportstyrelsen ska enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574) kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

På regeringens vägnar


Anders Ygeman
Maria Gelin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA

Näringsdepartementet/RTL och BSÄ

Infrastrukturdepartementet/US

Bilaga 2

Tabellbilaga

Tabell 4: Kommuner i glesa och mycket glesa landsbygdskommuner.

<i>Glesa landsbygdskommuner</i>	
Bengtsfors	Orsa
Berg	Ovanåker
Bollnäs	Ragunda
Bräcke	Ronneby
Dals-Ed	Simrishamn
Eda	Sollefteå
Gislaved	Sotenäs
Gnosjö	Strömsund
Gotland	Sunne
Gullspång	Sävsjö
Götene	Söderhamn
Hagfors	Tanum
Hudiksvall	Torsby
Hultsfred	Töreboda
Hällefors	Vansbro
Högsby	Vingåker
Karlsborg	Ydre
Kramfors	Ånge
Ljusdal	Åre
Ljusnarsberg	Ärjäng
Munkfors	Älvsbyn
Norberg	Överkalix
Nordanstig	
<i>Mycket glesa landsbygdskommuner</i>	
Arjeplog	Pajala
Arvidsjaur	Sorsele
Dorotea	Storuman
Härjedalen	Vilhelmina
Jokkmokk	Åsele
Malung-Sälen	Älvdalen
Malå	Övertorneå
Norsjö	

Tabell 5: Antal besiktningsstationer för lätta fordon per region 2010-2019.

Region	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Förändring i antal 2010-2019	Förändring i procent 2010-2019
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11	11	+ 6	+ 120 %
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19	22	+ 11	+ 100 %
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4	4	+ 3	+ 300 %
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14	18	+ 11	+ 157 %
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18	19	+ 15	+ 375 %
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	+ 1	+ 13 %
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21	21	+ 10	+ 91 %
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15	15	+ 9	+ 150 %
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12	12	+ 6	+ 100 %
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18	18	19	+ 4	+ 27 %
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69	74	+ 56	+ 311 %
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68	70	+ 49	+ 233 %
Södermanland	5	5	6	19	14	16	16	18	19	19	+ 14	+ 280 %
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13	16	+ 11	+ 220 %
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21	22	+ 13	+ 144 %
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16	19	+ 8	+ 73 %
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10	11	+ 4	+ 57 %
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16	18	+ 13	+ 260 %
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87	90	+ 63	+ 233 %
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17	19	+ 14	+ 280 %
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24	25	+ 16	+ 178 %
Totalt	196	232	270	314	380	444	451	473	500	533	+ 337	+ 172 %

Bilaga 3

Enkätfrågor till besiktningsföretagen

Nuläge: att bedriva fordonsbesiktning i glesbygd

- Är det idag möjligt för er att bedriva besiktningsverksamhet med lönsamhet i glesbygd?
 - Vilka förutsättningar krävs för att ni ska kunna bedriva besiktningsstationer med lönsamhet i glesbygd?
 - Hur stort underlag (befolkning/fordonsägare) krävs för att ni ska fortsätta att bedriva en befintlig besiktningsstation?
 - Hur stort underlag (befolkning/fordonsägare) krävs för att ni ska överväga att etablera en ny besiktningsstation?
- Vilka delar ingår i er analys inför etableringen av en ny besiktningsstation, särskilt i glesbygd?
- Utöver ovanstående: Finns det något ytterligare ni vill tillägga om hur det fungerar att idag bedriva besiktningsverksamhet i glesbygd? Vilka utmaningar finns?

Skillnader mellan glesbygd och städer

- Finns det skillnader mellan att bedriva besiktningsverksamhet i större städer, mindre orter och i glesbygd? Hur hanteras dessa skillnader?
- Märker ni av skillnader i kundernas förväntningar på avstånd till närmsta besiktningsstation mellan glesbygd och stationer i mer tätbefolkade områden?

Framtid

- Vad kan påverka era förutsättningar att bedriva besiktningsverksamhet i glesbygd framöver? (regeländringar, fordonsäggande, ändrade resvanor, körkortsinnehav m.m.)

Kostnader och intäkter

För illustrativa syften är vår avsikt att göra en *översiktlig bedömning av vilka intäkter och kostnader en befintlig station i glesbygd kan ha.*

För **driften av en befintlig besiktningsstation i glesbygd** har vi identifierat följande kostnader:

- Löner

- Övriga personalkostnader (ex. sociala avgifter, kompetensutveckling, certifiering)
- Lokal (ex. hyra, avskrivningar, städning)
- OH
- Ackreditering
- Utrustning
- Driftskostnader (ex. IT-system)
- Övrigt

Hur ser en ungefärlig fördelning mellan dessa kostnadsposter ut för en typisk glesbygdsstation i procent?

Hur förändras fördelningen om ovanstående istället gäller en nyetablering av en station i glesbygd?

