

Fordonsbesiktningsmarknaden 2016

Priserna fortsätter att stiga.



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats, transportstyrelsen.se.

Dnr/Beteckning TSV 2016:2344

ISBN

Författare Peter Holmlund och Thomas Svensson

Månad År Maj 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och övervakning av fordonsbesiktningsmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver utvecklingen under perioden 1 januari 2016 till och med 31 december 2016. Alla siffror och uppgifter i den här rapporten kommer från Transportstyrelsen om vi inte skrivit något annat.

Transportstyrelsen återför iakttagelser och åtgärdsförslag såväl inom myndigheten som till Swedac. Mottagare av rapporten är i första hand regeringen och riksdagen, i andra hand media och allmänhet och i tredje hand aktörer och intressenter i fordonsbesiktningsbranschen.

Borlänge, maj 2017

Stina Eklund
Chef sektion omvärld

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	6
2	TRANSPORTSTYRELSEN HAR REGERINGENS UPPDRAG ATT KONTROLLERA MARKNADEN	7
3	FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	7
3.1	Besiktningföretagen konkurrerar om ett begränsat antal besiktningar.....	7
3.2	Från elva till tio företag	8
3.3	ClearCar lämnade marknaden.....	8
3.4	Tre företag dominerar marknaden men marknadskoncentrationen har minskat något	10
3.5	Produktiviteten har minskat på marknaden	13
3.6	Besiktningintervallen blir i stort sett kvar.....	14
3.7	Regeringen nystartar nollvisionen	15
3.8	Transportstyrelsens regeringsuppdrag om tillgänglighet.....	15
3.9	Yrkeskvalifikationsdirektivet öppnar för besiktningstekniker från EES och Schweiz.....	17
4	TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING AV BESIKTNINGSVERKSAMHETEN	19
4.1	Trafiksäkerhet och Miljö.....	19
4.1.1	Kontrollbesiktning	19
4.1.2	Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning	24
4.2	Stigande snittpriser för alla fordonstyper	25
4.3	Ingen teknikutveckling hos besiktningföretagen	30
4.4	Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska	30
5	AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER	38
6	UTFALL AV 2016 ÅRS FOKUSOMRÅDEN	39
7	VÅRT ARBETE 2017	39
8	SLUTSATSER	40
9	REKOMMENDATIONER	40

1 Sammanfattning

Fordonsbesiktningensmarknaden 2016

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige. Efter sex år fungerar själva besiktningensverksamheten i stort sett på samma sätt som innan omregleringen.

Under 2016 har:

- Snittpriserna stigit mer än konsumentprisindex (KPI). En kontrollbesiktning av en personbil har blivit 9 procent dyrare.
- Marknadskoncentrationen totalt sett minskat på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens mellan företagen. Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig.
- Besiktningensföretaget ClearCar blivit uppköpta av företaget Besikta.
- Transportstyrelsens tillsyn visat att alla tekniker inte genomför alla kontrollmoment vid alla besiktningar.
- Transportstyrelsen inte sett någon teknikutveckling inom fordonsbesiktningensbranschen utöver den miniminivå som vi föreskrivit.
- Antalet besiktningensstationer för lätta fordon ökat med knappt 2 procent. Den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningensstationer i glesare befolkade områden har inte besannats.
- Antalet lördagsöppna stationer minskat med 28 procent.
- Antalet verksamma besiktningstekniker ökat något från 1968 stycken år 2015 till 1975 stycken 2016.
- Yrkeskvalifikationsdirektivet öppnat för besiktningstekniker från EES-länderna och Schweiz som vill arbeta i Sverige.

Transportstyrelsens rekommendationer

Transportstyrelsen föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas. Besiktningstypen används inte men medför kostnader för besiktningensföretagen.

I övrigt rekommenderar vi att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.

2 Transportstyrelsen har regeringens uppdrag att kontrollera marknaden

Fordonsbesiktningsmarknaden i Sverige omreglerades den 1 juli 2010. Vid omregleringen gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Se 5 kap. 3 a § fordonslagen 2002:574 (2010:39).

Transportstyrelsen har tidigare publicerat rapporter om fordonsbesiktningsmarknaden för åren 2011 till och med 2015. Dessutom publicerar vi en översiktlig beskrivning av utvecklingen på marknaden i form av korta PM tre gånger per år. Vi publicerar också statistik över besiktningsföretagens marknadsandelar varje månad. Alla publikationer ligger på vår webbplats, transportstyrelsen.se.

3 Fordonsbesiktningsmarknaden

3.1 Besiktningsföretagen konkurrerar om ett begränsat antal besiktningar

Antalet besiktningar som företagen genomför varje år är relativt konstant. Det beror på att fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet. Besiktningsföretagen kan inte själva påverka det totala antalet besiktningar utan bara konkurrera om andelar av totalvolymen. Anledningen till att totalvolymen varierar något år från år beror exempelvis på att antalet nyregistrerade fordon varierar.

Besiktningsföretagen genomförde 5,75 miljoner besiktningar under året. Det är en minskning med 2 procent jämfört med 2015. Under 2015 genomförde företagen 5,86 miljoner besiktningar och under 2014 5,87 miljoner besiktningar. Besiktningarna delas upp i fyra typer: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.¹

Kontrollbesiktning av lätta fordon är den antalsmässigt största delmarknaden med cirka 95 procent av den totala marknaden. Därför koncentrerar vi vår marknadstillsyn och marknadsövervakning på den delen.

¹ 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-mobilkrantar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkrantar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

3.2 Från elva till tio företag

Tio besiktningföretag verkade på marknaden 31 december 2016. Under året har ClearCar AB lämnat marknaden, se kapitel 3.3.

Företagen har valt att ackreditera sig för besiktning av en eller flera fordonskategorier. Ackrediteringen gäller länsvis och ett företag måste erbjuda alla besiktningstyper i länet. Myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) genomför ackrediteringen.

Tabell 1. Besiktningföretagens ackreditering.

Besiktningföretag	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	X
Fordonsprovarna i Kungälv AB	X		
Fordonsprovarna i väst AB	X	X	
Inspecta Sweden AB			X
Opus Bilprovning AB	X	X	
SMP Svensk Maskinprovning			X
Ystad Bilbesiktning AB	X	X	
Totalt antal företag (2015 års siffror inom parentes)	8 (9)	6 (6)	3 (3)

Källa: Swedac.

3.3 ClearCar lämnade marknaden

Den 25 februari återkallade Swedac slutgiltigt besiktningföretaget ClearCar AB:s ackreditering. Det betydde att företaget inte fick besikta fordon från och med det datumet. Skälen för återkallandet var omfattande kvalitetsbrister. Swedac hade vid sina tillsynsbesök hos bolaget, under perioden 7 september 2015 till 21 januari 2016, konstaterat 156 avvikelser av allvarlig karaktär. Swedac skrev bland annat att: ”Mycket stora brister har noterats vad gäller utförande av internrevision och kvalitetsuppföljningar men även vid utförandet av besiktningar.”

Swedac har möjlighet att återkalla hela eller delar av ackrediteringen och återkallelsen kan vara slutlig eller tillfällig. I det här fallet ansåg myndigheten att avvikelserna var så allvarliga och företagets korrigerande åtgärder så otillräckliga att de valde ett slutgiltigt återkallande av hela ackrediteringen (Swedacs diarienummer 2014/3459).

Den 26 februari inhyllade Förvaltningsrätten i Jönköping Swedacs beslut. Det betydde att ClearCar åter fick besikta fordon i väntan på förvaltningsrättens slutgiltiga prövning av målet (Beslut 2016-02-26 Mål nr 887-16).

Den 8 april köptes ClearCar AB upp av Besikta Bilprovning AB. Köpeskillingen uppgick till cirka 40 mnkr på kassa och skuldfri basis. ClearCar redovisade för 2015 en omsättning om cirka 82 mnkr. Besikta, med 78 stationer på 72 orter och 450 medarbetare, är en dotterkoncern till Volati AB. Besiktas nettoomsättning under 2015 uppgick till 480 Mkr. Besiktningsföretaget ClearCar AB etablerade sig på marknaden 2012 och hade 81 besiktningstationer. Företaget har gjort sig känt för att delvis etablera sig på orter som innan omregleringen saknade besiktningstation. Exempel på sådana orter är Askersund, Degerfors, Eda, Nykvarn och Oxelösund.

Sammanfattningsvis var det en stor aktör med relativt stora stationer som köpte en mindre aktör med många små stationer. Besikta införlivande under maj till och med juli ClearCars stationer och medarbetare i sitt varumärke och sin organisation. I samband med det så valde Besikta att stänga elva besiktningstationer. Efter det hade kommunerna Vingåker och Bromölla ingen station. Besikta öppnade dock i oktober en station i Vingåker på annan adress.

Den 7 juli återkallade Swedac ClearCars ackreditering på företagets egen begäran.

Den 25 juli avskrev Förvaltningsrätten i Jönköping målet. Det betyder att förvaltningsrätten inte kommer att pröva om Swedacs återkallande av ClearCars ackreditering var riktigt. Anledningen var att ClearCars ackreditering som fordonsbesiktningsföretag på egen begäran återkallats. Ändamålet med prövningen av Swedacs återkallelsebeslut hade därmed förfallit och förvaltningsrätten såg inte något skäl att pröva det tidigare beslutet (Beslut 2016-07-25 Mål nr 887-16).

3.4 Tre företag dominerar marknaden men marknadskoncentrationen har minskat något

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning och dess utsålda delar Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus Bilprovning AB. De tre företagen genomför tillsammans drygt 79 procent av alla besiktningar vilket ska jämföras med drygt 80 procent 2015. Att Besikta köpte ClearCars besiktningstationer gör att minskningen inte blev större. Samtidigt bygger Carspect och Dekra upp sina stationsnät och tar marknadsandelar, se tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Tabell 2. Besiktningensföretagens marknadsandelar.

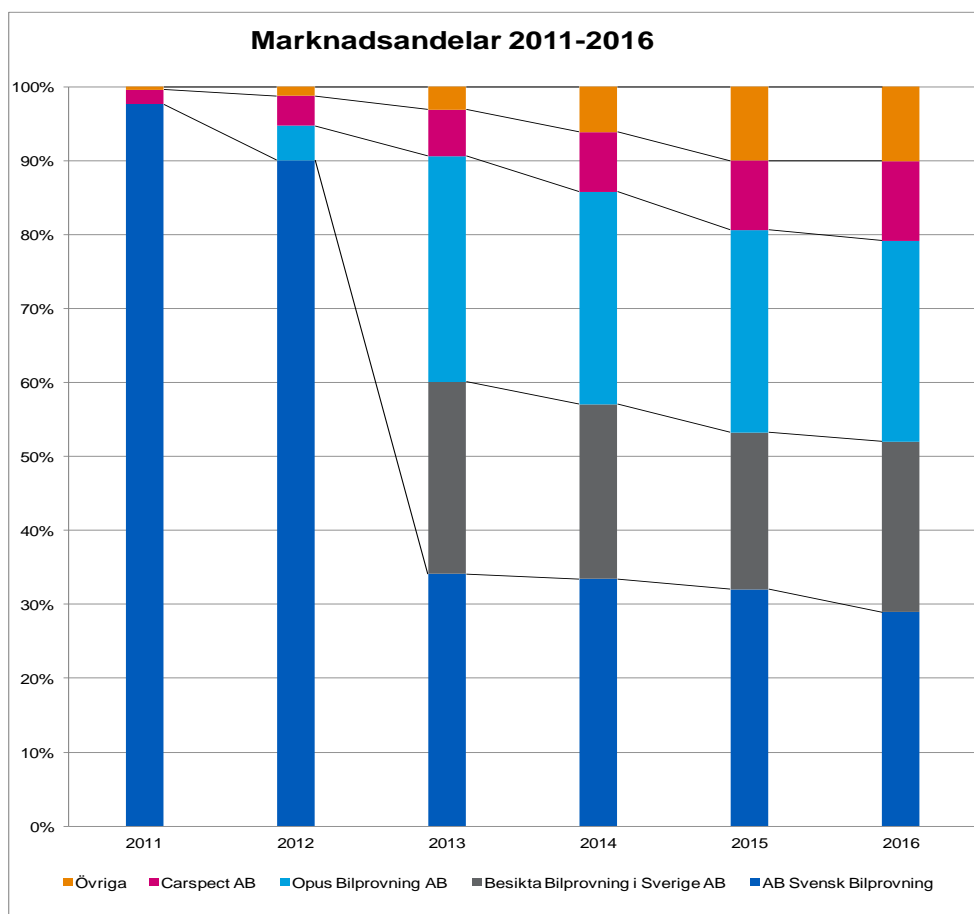
Besiktningensföretag	2015	2016
AB Svensk Bilprovning	32,03 %	28,96 %
Besikta Bilprovning i Sverige AB*	21,22 %	23,07 %
Carspect AB	9,36 %	10,76 %
ClearCar AB	5,02 %	2,46 %
DEKRA Automotive AB	4,49 %	6,96 %
Fordonsprovarna i Kungälv AB	0,03 %	0,14 %
Fordonsprovarna i väst AB**	0,12 %	0,13 %
Inspecta Sweden AB	0,02 %	0,02 %
Opus Bilprovning AB	27,41 %	27,16 %
SMP Svensk Maskinprovning	0,08 %	0,09 %
Ystad Bilbesiktning AB	0,22 %	0,24 %
* Inklusive ClearCar AB successivt från och med maj 2016 till och med juli 2016. Från och med augusti är ClearCar fullt integrerat i Besikta.		
** Inklusive Fordonsprovarna i Kungälv AB från och med juni 2015 till och med september 2015.		

Under åren 2011 till och med 2016 har marknaden utvecklats enligt figur 1. De viktigaste händelserna under dessa år är

- 2012 sålde AB Svensk Bilprovning en tredjedel av verksamheten till Opus Group AB och det nya bolaget Opus Bilprovning AB etablerades
- 2013 delade staten och de övriga ägarna² upp resten av Bilprovningen mellan sig och det nya bolaget Besikta Bilprovning i Sverige AB etablerades
- 2016 köpte Besikta Bilprovning i Sverige AB ClearCar AB:s besiktningstationer.

Under 2014 och 2015 genomfördes inga stora affärer utan förändringarna i marknadsandelar beror enbart på konkurrens mellan företagen.

Figur 1. Marknadsandelar 2011-2016.

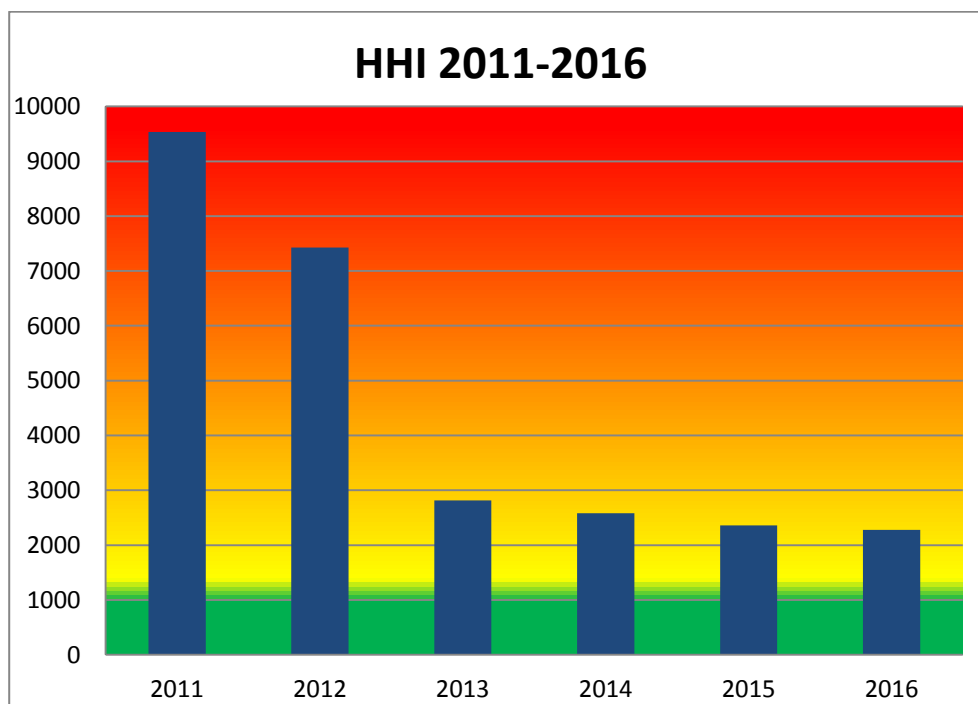


² Motorbranschens Riksförbund (MRF), Bilförsäkringsföretagen (Folksam, Länsförsäkringar, If, Trygg Hansa, Roppongi (f.d. Ansvar)) Kungliga Automobil Klubben (KAK), Motormännens Riksförbund (M), Motorförarnas Hellykterhetsförbund (MHF), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag.

Marknadskoncentrationen har minskat något

Transportstyrelsen har valt att mäta och följa marknadskoncentrationen med Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). De tre dominerande företagen har minskat sina marknadsandelar medan de nya aktörernas andelar har ökat. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat något på besiktningsmarknaden, HHI har minskat från 2361 år 2015 till 2279 år 2016 på grund av ökad konkurrens mellan företagen. Det innebär att marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Minskningen hade blivit större om ClearCar hade varit kvar som självständigt bolag.

Figur 2. HHI 2011-2016.



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

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

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

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

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

3.5 Produktiviteten har minskat på marknaden

Transportstyrelsen har sedan 2014 begärt in uppgifter om antalet tekniker från besiktningföretagen. De uppgifterna tillsammans med den totala mängden besiktningar ger oss möjlighet att följa produktivetsförändringar över tid.

Vid halvårsskiftet 2016 verkade 1 975 tekniker på marknaden vilket kan jämföras med 1 968 år 2015 och 1 921 år 2014. I genomsnitt ägnade teknikerna ca 93 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen under dessa år, se tabell 3. Resten av tiden ägnades åt frivilliga produkter eller tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Fördelningen mellan dessa grupper bygger enligt besiktningföretagen delvis på uppskattningar.

Företag ackrediterade för lätta och tunga fordon har generellt en låg andel frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Besiktningföretag ackrediterade för övriga fordon har en mycket hög andel besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Försäkringsbolag kan också ställa krav på vissa kontroller för att fordonet ska få ett fullt försäkringsskydd. Exempel på sådana besiktningar och kontroller är kranbesiktning, brandskyddskontroll och besiktning av IBC (intermediate bulk container, även kallad farmartank).

Antalet tekniker har ökat under 2016 samtidigt som antalet genomförda besiktningar varit något lägre jämfört med tidigare år. Det har lett till att kvoten mellan antalet besiktningar och antalet tekniker minskat vilket indikerar att produktiviteten sjunkit, se tabell 3. Resonemanget är teoretiskt och tar ingen hänsyn till att olika besiktningar tar olika lång tid att utföra. Exempelvis går det snabbare att utföra en efterkontroll på en personbil än en komplett kontrollbesiktning av en tung lastbil. Det stora antalet besiktningar gör dock att denna faktor inte påverkar slutsatsen.

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015	2016
Antal besiktningar	5 870 000	5 860 000	5 750 000
Totalt antal tekniker	1 921	1 968	1975
Procent av arbetstiden teknikerna ägnar åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen	93,0 %	93,3 %	93,5 %
Antal besiktningar per tekniker	3 286	3 191	3114

Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

3.6 Besiktningsintervallen blir i stort sett kvar

I oktober 2015 lämnade Transportstyrelsen en utredning till näringsdepartementet om hur Sverige kan implementera tre EU-direktiv³ som berör fordonsbesiktningsmarknaden, det så kallade besiktningspaketet.

I utredningen föreslog vi bland annat att tiden mellan kontrollbesiktningar förlängs för bland annat personbilar och lätta lastbilar, det vill säga en utglesning av besiktningsintervallen. Förslaget var att dessa fordon ska kontrollbesiktas vartannat år efter den första besiktningen som sker efter fyra år, det så kallade 4-2-2-2-systemet. Det ska jämföras med dagens 3-2-1-1-system.

I december 2016 beslutade regeringen att den nuvarande tidsintervallen för kontrollbesiktning av fordon i stort sett behålls. Regeringen gjorde en annan bedömning än Transportstyrelsen om besiktningsintervallens inverkan på trafiksäkerhet och miljö. Därför behålls dagens besiktningsintervall där en bil i princip ska besiktas varje år efter att bilen är fem år gammal. Beslutet ska ses i ljuset av omstarten av Nollvisionen, se kapitel 3.7. En annan viktig del i regeringens bedömning är att detta ökar konsumenttryggheten för den som köper en begagnad bil. Med en utglesning av besiktningsintervallen skulle, enligt regeringen, troligen ett större antal sämre begagnade bilar finnas på marknaden.

Regeringens beslut innebär även att besiktningsintervallen för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar, släpvagnar som dras av sådana fordon, bilar ombyggda till motorredskap (s.k. Epa-traktor) och bilar ombyggda till traktorer (s.k. A-traktor) ändras så att kontrollbesiktning ska ske första gången efter fyra år och därefter vartannat år. Tidigare har A-traktorer varit befriade från kravet på kontrollbesiktning. Samtidigt försvinner kravet på att en personbil eller lätt lastbil ska besiktas under en speciell tidsperiod på året som utgår från den sista siffran i fordonets registreringsnummer, den så kallad slutsifferstyrningen. Fordonen kommer att kunna besiktas när som helst under året. Dessa förändringar ligger i linje med Transportstyrelsens förslag.

Bestämmelserna träder i kraft den 20 maj 2017 men ska tillämpas först på besiktningar som görs från och med den 20 maj 2018.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

3.7 Regeringen nystartar nollvisionen

Den 1 september beslutade regeringen om en nystart för Nollvisionen, som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. 1997 beslutade Riksdagen att nollvisionen skall gälla för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nystarten handlar om att säkra upp det som fungerar bra och att utveckla det som fungerar mindre bra. Den stora utmaningen är främst att öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Säkerheten för åkande i bil har förbättrats kraftigt men även här finns utmaningar kvar.

I och med nystarten delade regeringen ut tre uppdrag:

- Trafikverket får i uppdrag att övergripande leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet.
- Trafikanalys får två uppdrag. Ett att föreslå nya etappmål för trafiksäkerhet efter 2020, ett att utreda sänkt bashastighet i tätort.

Hur dessa uppdrag kommer att påverka fordonsbesiktningensmarknaden återstår att se.

3.8 Transportstyrelsens regeringsuppdrag om tillgänglighet

Under året har Transportstyrelsen avrapporterat ett regeringsuppdrag om nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning. Vår utredning visar att den geografiska tillgängligheten har ökat sedan omregleringen 2010, sett över hela landet.

Uppdraget

I regleringsbrevet för 2015 fick Transportstyrelsen ett uppdrag om tillgänglighet. Uppdraget finns under rubriken Nulägesanalys av tillgängligheten för fordonsbesiktning:

”Transportstyrelsen ska redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. I uppdraget ingår att redovisa tillgängligheten till fordonsbesiktning i landets glesbygdsområden och till besiktning av tunga fordon samt om tillgängligheten har förändrats efter omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden 2010. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 maj 2016.”⁴

⁴ Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (Regeringsbeslut II 2 2014-12-22, N2014/5370/TE, N2014/5334/KLS (delvis), N2014/1104/TE) (Regeringsbeslut II 2 2015-08-20, N2015/5979/SUBT, N2014/2645/MRT (delvis)).

Transportstyrelsens tolkning av uppdraget

Transportstyrelsen har valt att avgränsa analysen från omregleringen vid halvårsskiftet 2010 till och med sista december 2015. Dessutom har vi valt att begränsa analysen till tillgängligheten för fordonskategorierna lätta och tunga fordon. Den tredje fordonskategorin, övriga fordon, besiktas i regel hos kunden av resande besiktningstekniker. Därför påverkas inte tillgängligheten till besiktning av antalet besiktningstationer eller stationernas öppettider. Exempel på övriga fordon är skogs- och jordbrukstraktorer. Mängden fordon är liten och de används till övervägande del av näringsidkare.

Vi har valt att betrakta de mobila besiktningstationernas fasta besöksadresser som enskilda stationer. Det innebär att vi räknar en mobil besiktningstation som betjänar flera platser som flera stationer i vår analys. En mobil anläggning är monterad på en påhängsvagn som transporteras av en dragbil. Väl på plats fälls stödben ut och dragbilen kör undan. Väggarorna flyttas utåt, taket höjs, ramper viks ut och stationen är driftklar på ungefär 30 minuter. I mobila besiktningstationer besiktas bara lätta fordon. Idag finns det två mobila stationer i Sverige; de ägs av AB Svensk Bilprovning och verkar i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Dalarna. Andelen besiktade fordon i mobila stationer är liten men för enskilda fordonsägare förbättrar stationerna tillgängligheten på ett mycket påtagligt sätt.

Transportstyrelsens slutsatser

Den geografiska tillgängligheten har ökat sedan omregleringen 2010 sett över hela landet. Bland annat har antalet besiktningstationer ökat. Stationsökningen har varit betydligt större för lätta fordon än för tunga. För lätta fordon är ökningen 127 procent och för tunga fordon 10 procent. Antalet stationer har även ökat något i landets glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner. Ökningen i landets glesare befolkade delar är dock betydligt mindre än ökningen i de tätare befolkade delarna. Även antalet besiktningstekniker har ökat under perioden. Sedan omregleringen har antalet verksamma tekniker ökat med 40 procent. Dock har inte antalet obligatoriska besiktningar ökat i samma omfattning. Det tyder på att företagen har ökat tillgängligheten för sina kunder, kanske till priset av en minskad produktivitet. Transportstyrelsens bedömning är vidare att besiktningstationernas öppettider, i stort, svarar upp mot kundernas behov. Den bedömningen bygger bland annat på de kundklagomål som kommit till Transportstyrelsen och Swedac sedan omregleringen. Utifrån dessa kan vi konstatera att klagomålen till allra största del berör enskilda bedömningar vid

besiktningen och besiktningensföretagens kundbemötande snarare än klagomål som berör själva omregleringen, bland annat stationernas öppettider.

Sammantaget ser Transportstyrelsen i dagsläget därför inga skäl till oro vad gäller tillgänglighet till fordonsbesiktning i landets glesbygdsområden. Vi ser heller inga behov av förändringar i regleringen eller andra ingripanden för att säkerställa tillgängligheten i glesbygd, utan föreslår att marknaden får fortsätta utvecklas. Se Transportstyrelsens diarienummer TSV 2016-1762.

3.9 Yrkeskvalifikationsdirektivet öppnar för besiktningstekniker från EES och Schweiz.

Från 2016 är det möjligt för besiktningstekniker från andra länder inom EES (eller från Schweiz) att tillfälligt eller permanent arbeta i Sverige. EES-länderna är alla länder som är med i Europeiska unionen (EU) samt Island, Liechtenstein och Norge. För den som driver ett besiktningensföretag blir det samtidigt lättare att anställa en besiktningstekniker, som är eller har varit verksam i något av dessa länder.

Tillfälligt yrkesutövande

Besiktningensföretagen har från och med den 15 april 2016 möjlighet att anställa besiktningstekniker tillfälligt från ett annat EES-land eller Schweiz. Om företaget anställer en tillfällig besiktningstekniker ansvarar det för att se till att besiktningsteknikern uppfyller kraven i 6 § lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer.

Det innebär att besiktningensföretaget ska säkerställa följande:

- Om besiktningsteknikeryrket **är reglerat** i det land där den tillfälliga besiktningsteknikern arbetar ska hen vara lagligen etablerad i det landet, det vill säga uppfylla alla krav för att utöva yrket och stadigvarande utöva yrket.
- Om besiktningsteknikeryrket **inte är reglerat** i det land där den tillfällige besiktningsteknikern arbetar ska hen ha arbetat som besiktningstekniker minst ett år i något annat EES-land eller i Schweiz under det senaste tio åren. Undantag från yrkeserfarenhet gäller i de fall utbildningen till besiktningstekniker är reglerad i det land där den tillfälliga besiktningsteknikern är etablerad.

Den tillfällige besiktningsteknikern omfattas också av de övriga kraven som ställs på det ackrediterade besiktningensföretag och omfattas även av tillsynsverksamheten.

I det här sammanhanget är det värt att notera att enligt 2 kap. 1 § förordningen (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer ska den tillfällige yrkesutövaren utöva yrket under etableringsstatens yrkestitel och då på ett i etableringsstaten officiellt språk. Avsikten är att förväxling med den svenska yrkestiteln ska undvikas.

Det finns ännu ingen bedömning av hur lång tid "tillfälligt yrkesutövande" är. Det är en fråga som måste avgöras genom domstolarnas praxis. Läs mer i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:17) om erkännande av yrkeskvalifikationer.

Permanent yrkesutövande

Vid en etablering som besiktnings tekniker i Sverige krävs att teknikern skickar in en ansökan till Transportstyrelsen.

Vi kommer sedan att validera personens yrkeskvalifikationer. Vi kan antingen erkänna yrkeskvalifikationerna direkt eller villkora ett erkännande med kompensationsåtgärd (prov eller anpassningsperiod). När vi erkänt yrkeskvalifikationerna, alternativt att teknikern har genomfört beslutad kompensationsåtgärd, prövas de övriga kraven för att få tillträde till besiktnings tekniker yrket. Den prövningen består av en certifiering som omfattar både praktiska och teoretiska prov. Certifieringen gäller för fyra år i taget. En besiktnings tekniker ska sedan årligen meddela ansvarigt certifieringsorgan om sin yrkesverksamhet och om genomförd fortbildning, i syfte att få behålla certifikatet och att utvecklas i sin yrkesroll.

När personen har blivit certifierad som besiktnings tekniker kan hen ansöka om permanent anställning som besiktnings tekniker i Sverige hos ett besiktningsföretag.

Tillväxtverket är utpekad myndighet som ingång för dem som kommer till Sverige för att utöva sitt yrke permanent. Det går även att ansöka direkt via Transportstyrelsens webbplats. Intresset har hittills varit lågt, under 2016 har vi inte fått in några ansökningar. Läs mer i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:17) om erkännande av yrkeskvalifikationer.

4 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning av besiktningensverksamheten.

Transportstyrelsens tillsyn ska kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Vår marknadsövervakning fokuserar på pris, tillgänglighet och teknikutveckling.

4.1 Trafiksäkerhet och Miljö

Alla tekniker genomför inte alla kontroller vid besiktningen och besiktningensföretagen är medvetna om detta. En trend är att företagen underkänner färre fordon. Första halvåret har Transportstyrelsen mestadels genomfört stickprovsbesök hos besiktningensföretagen tillsammans med övriga aktiviteter. Andra halvåret har varit inriktat på administrativa tillsyner och hantering av klagomål.

4.1.1 Kontrollbesiktning

Periodisk kontroll i form av kontrollbesiktning är en föreskriven åtgärd enligt fordonslagen och fordonsförordningen⁵. Kunskapen hos de flesta fordonsägare om vilka kontrollmoment en kontrollbesiktning omfattar och hur teknikern ska utföra kontrollerna är begränsad. Många kunder har dessutom inget annat intresse än att få sitt fordon godkänt utan krav på kostsamma reparationer. Det kan därför vara svårt för fordonsägaren att kontrollera besiktningenskvalitén och om fordonet efter besiktning är i funktionsdugligt skick. Klagomål till ackrediteringsmyndigheten Swedac och Transportstyrelsen har ökat. De flesta kunder framför sina klagomål på telefon.

Kundernas förtroende för besiktningensmarknaden och dess aktörer kan påverkas vid bristfälliga och eller uteblivna kontroller. Kunden betalar för en tjänst i form av kontrollbesiktning som inte blir utförd i sin helhet. Det är därför viktigt att aktörerna själva inser värdet att vårda förtroendet hos kunder och vidtar åtgärder för att säkerställa att samtliga kontroller genomförs.

I våra föreskrifter⁶ beskriver vi hur besiktningensföretag ska genomföra en kontrollbesiktning. Utifrån föreskriftens krav utför vi stickprovskontroller, i form av administrativa kontroller stationsbesök hos besiktningensföretagen. Vi har under året genomfört 14 stationsbesök och 36 administrativa

⁵ Fordonslagen 2002:574 och Fordonsförordningen 2009:211.

⁶ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84).

stickprovskontroller på distans. Det är färre än planerat på grund av ett fortsatt pressat personalläge.

Administrativa kontroller baseras på de data som besiktningensaktörerna rapporterar in till vägtrafikregistret efter genomförd förrättning. Exempel på data som rapporteras är

- besiktningensutfall,
- besiktningensdetaljer,
- bedömningar
- och mätvärden.

En administrativ kontroll visar oftast inte om en kontroll genomförts, gjorts med fel metod eller bedömts korrekt till skillnad mot vad ett stationsbesök kan visa.

Vid stickprovskontroll på stationerna kontrollerar vi om besiktningensföretagen

- genomför föreskrivna kontroller
- använder föreskrivna kontrollmetoder
- bedömer brister enligt föreskrift
- underkänner eller godkänner fordonet korrekt.

Det är inte ovanligt att det upptäcks någon eller några avvikelser som redovisas för ansvarig person på station. Efter genomfört besök lämnas en skrivelse till ansvarig chef på företaget och till Swedac, se kapitel 5.

Genom de stickprovsbesök som gjorts på besiktningensstationer sedan omregleringen 2010 upplever vi att uppmärksammade brister som har redovisats vid besöken förs vidare där det finns samma ansvariga chef för flera besiktningensstationer. Det kan tyda på att det finns en informations-spridning i företagen. Stickprovskontroll kan därmed anses ha positiv effekt på marknaden sett ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Transportstyrelsen har valt att löpande värdera kvalitén i besiktningensarbetet sedan omregleringen 2010 utifrån hur företagen och dess tekniker följer reglerna, så kallad regelefterlevnad. Stationsbesöken i form av stickprov visar att besiktningensföretagen håller jämförbar kvalitet avseende om och hur de genomför kontroller och kontrollmoment. Vår bild är att företagen, i stort sett, följer reglerna i samma omfattning som innan omregleringen med beaktande av att vi har tillgång till produktionsdata från 2009. Värdet av dessa förrättningar avtar dock med tiden. Nollmätningen som genomfördes inför omregleringen avsåg tillgänglighet och kundnöjdhet, inte förekomsten av tekniska fordonsbrister eller brister i besiktningensarbetet generellt. Se kapitel 7. Vissa uppdagade brister vid tillsyn sedan tiden för omregleringen

har löpande legat kvar över tid. En del företag har känt till dessa brister under flera år. Att bristerna fortfarande förekommer är anmärkningsvärt och tyder på brister i företagens interna kvalitetssystem.

De mest frekventa avvikelserna vi sett gällande trafiksäkerhet och miljö är bristfällig:

- identifiering av fordonet avseende primärt chassinummer och fastställelse av kravnivå i kontrollen. Det kan finnas undantag gällande kravnivån för olika fordonet
- kontroll av varnings- och kontrollampor
- kontroll av startspärr på automatväxlade fordon
- rapportering av samtliga mätvärden vid miljömätning trots att OBD-kontroll på vissa fordon ersätter delar av miljömätningarna.

Dessa punkter är återkommande på flera stationer och hos flera företag. Vid stickprovkontroller är det anmärkningsvärt att inte alla kontrollmoment genomförs, vilket kan visa på en liknande trend i övriga besiktningensarbetet. Vi har även tagit del av Swedacs bedömningsrapporter och inkomna klagomål som bekräftar vår bild av att alla företag inte genomför alla obligatoriska kontrollmoment.

En annan erfarenhet från stickproven och klagomål är att det finns besiktningensföretag som ännu inte har arbetat in förändringar i föreskriften om kontrollbesiktning från 31 december 2011⁷. Förändringarna gäller bland annat kravnivåer, vilka fordon som omfattas av kontroll. Det är besvärande att branschen inte enas och följer gällande föreskrifter. Swedac har pågående tillsynsinsatser med anledning av den uteblivna implementeringen av föreskriftsförändringarna. Att inte implementera ändringar kan orsaka fordonsägarna merkostnader i verkstadsbesök, konsultationer och ytterligare kontroller bland annat i form av ytterligare besiktningar.

Det finns tecken på följsamhet mellan besiktningensföretagen att enbart kontrollera tidigare brister från föregående besiktning, vilket har stöd i Fordonsförordningen⁸. En grundläggande åtgärd vid besiktningar är att identifiera fordonet och fastställa aktuellt kravområde vid alla förrättningar. Sker inte detta vid alla förrättningar exempelvis på tidigare underkända fordon kan tidigare eventuella felaktigheter från föregående förrättning upprepas och resultera i ytterligare kostnader för fordonsägarna. Exempelvis att kräva OBD-kontroll på ett fordon som inte omfattas av kraven. Det kan

⁷ se TSFS 2011:40 respektive 2011:101.

⁸ kap 16 § 14- en kontroll som sker inom två månader från tidigare fullständig kontrollbesiktning får begränsas till föregående brist vid tidigare genomförd fullständig besiktning.

leda till att fordonet underkänns felaktigt. Transportstyrelsen saknar ett viktigt mandat som skulle kunna visa om besiktningsteknikern underkänner eller godkänner fordonet korrekt, som exempel möjlighet till referensbesiktning efter en genomförd besiktning. De stickprovskontroller som sker ger liten uppfattning om vilken kvalitet som råder i besiktningens arbetet utöver den regelefterlevnad av föreskrifter som kan följas. Transportstyrelsen saknar mandat att eftergranska och eventuellt förändra meddelat beslut. Sådant mandat finns i flera andra länder som har omreglerat sin fordonsbesiktningsmarknad.

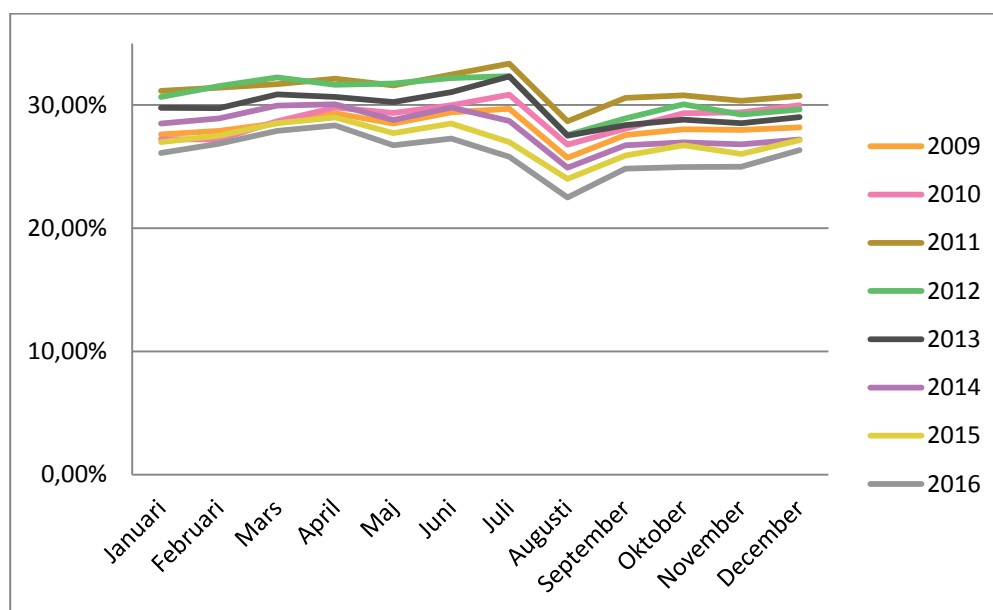
Under året har företagen genomfört totalt 5,75 miljoner besiktningar, av vilka vi följt cirka 150 stycken. Analyser i vår tillsynsdatabas kan visa på trender men inte i efterhand visa om ett fordon blivit godkänt när det borde blivit underkänt eller tvärt om. Förbättringar i tillsynsdatabasen kan fortsatt ge oss bättre analysunderlag.

Transportstyrelsen behöver ett utökat bemyndigande för att kunna använda verktyg som följer av det kommande EU-direktivet, 2014/45/EU. Se även kapitel 3.6. Exempelvis kan nämnas möjligheten till så kallad ”mystery shopping”. Det vill säga upprepade besiktning hos olika företag av samma fordon.

Resultat vid kontrollbesiktning

Figur 3 visar andelen underkända personbilar vid kontrollbesiktning i hela landet per månad 2009 -2016. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktningen, inte efterkontroller.

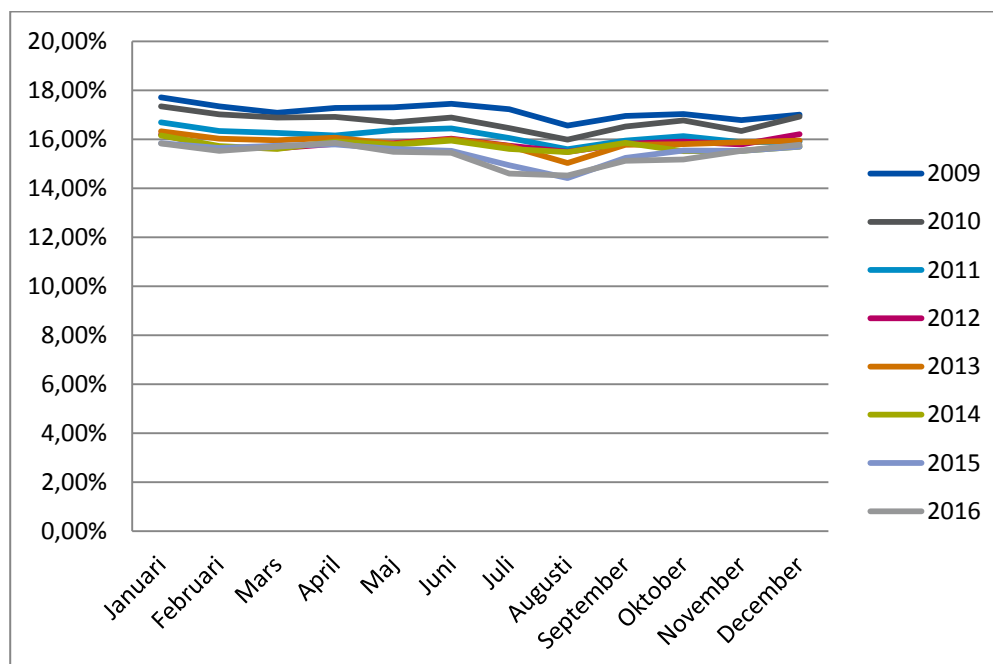
Figur 3. Underkännande i % vid kontrollbesiktning av personbilar



Andelen underkända personbilar var som högst 2011. Vid halvårsskiftet 2014 sker ett genombrott i underkännandefrekvens jämfört med 2009. År 2009 är intressant eftersom det är det sista hela året innan marknaden omreglerades. Värdet av data från 2009 avtar med tiden. Transportstyrelsen anser inte att det behöver vara fel med den minskande frekvensen av underkända fordon sedan halvårsskiftet 2014, bland annat med hänvisning till den fordonstekniska utvecklingen. Vi kommer att följa utvecklingen med fortsatta analyser i det framtida arbetet.

Figur 4 visar andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning per månad 2009-2016. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller. Godkänd med brist kallas också villkorstvåa. Det innebär att det ligger på fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet utan krav på efterkontroll. En efterkontroll krävs om antalet villkorstvåor uppgår till fem eller fler, alternativt att det samtidigt förekommer brister med bedömningen ombesiktning eller körförbud⁹.

Figur 4. Godkända personbilar med brist i % vid kontrollbesiktning



Frekvensen för fordon godkänt med brist har under 2016 i stort följt 2015 års fördelning.

⁹ Se vidare 1 kap. 2§ Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) 2010:84 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.

4.1.2 Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning

Transportstyrelsen saknar sedan 2014 resurser och kompetens att följa registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. Det innebär att vi inte har genomfört några egna stickprov genom stationsbesök under året.

För att dra slutsatser om hur marknaden fungerar inom registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning har vi från 2014 valt att följa Swedacs tillsynsrapporter. Swedac har under 2015 förändrat sitt arbetssätt till att granska aktörernas kvalitésledningssystem för att därigenom även fånga att den fungerar avseende egenkontroll.

Transportstyrelsen kan inte dra några slutsatser om hur besiktningsverksamheten fungerar för dessa besiktningstyper på grund av det begränsade underlaget. Ett sätt att förbättra kunskapen om hur marknaden fungerar kan vara att arbeta för föreskriftsförändringar där besiktningsföretagen slumpmässigt ska redovisa besiktningsakter från dessa besiktningar till Transportstyrelsen. Underkännandefrekvensen vid olika former av registreringsbesiktningar är extremt låg, från någon promille till någon procent. Anledningen till detta kan vara att teknikern låter fordonsägaren få information och åtgärda brister för att sedan återkomma utan att den första besiktningen rapporteras till vägtrafikregistret. Det är oroväckande att service till fordonsägaren resulterar i att felaktiga fordon inte underkänns vid besiktningen. Ett sätt för Transportstyrelsen att följa detta kan vara stickprovskontroller på besiktningsstationerna för att kontrollera att teknikerna rapporterar samtliga bokade fordon som besöker station för registreringsbesiktning. Alla registreringsbesiktningar sker dock inte på besiktningsstationen utan besiktningar kan även ske hos fordonstillverkare och fordonspåbyggare.

Mopedbesiktning är en besiktningstyp som regleras i Fordonslagen¹⁰ och avser en moped klass II. Mandat saknas för exempelvis Polismyndigheten (polisman eller bilinspektör) eller besiktningsföretag att förelägga om mopedbesiktning av moped kl II. Det är fordonsägaren som ska initiera en mopedbesiktning. Avsaknad av mandat att förelägga om mopedbesiktningar resulterar i en besiktningsform som inte används och är kostnadsdrivande för besiktningsföretagen. Ackrediterat besiktningsföretag måste upprätthålla såväl organisation, teknisk kompetens och förmåga att utföra mopedbesiktning, i de län där de är ackrediterade för att uppfylla ackrediteringen. Några mopedbesiktningar har inte rapporterats av besiktningsföretagen under de senaste åren varför vi fortsatt förordar att besiktningstypen bör slopas.

¹⁰ Fordonslagen Kap 4 § 2

4.2 Stigande snittpriser för alla fordonstyper

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen på marknaden via besiktningsföretagens prislister. Utifrån dessa listpriser räknar vi fram snittpriser. Under 2016 har snittpriserna stigit mer än konsumentprisindex (KPI).

Listpris

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen för kontrollbesiktning och efterkontroll av kontrollbesiktning kvartalsvis via besiktningsföretagens prislister på deras respektive hemsida. Den här metoden har för- och nackdelar. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningsföretagen genom att begära in uppgifterna. Nackdelen är att den inte tar hänsyn till exempelvis rabatt vid betalning i förväg, lokala rabattkampanjer och mängdrabatt för besiktning av stora fordonsflottor.

Priserna som företagen vanligtvis presenterar är de för besiktning av personbil, lätt lastbil, lätt släpkärra och motorcykel. Lätt lastbil och lätt släpkärra har en totalvikt av maximalt 3 500 kg. I de fall som besiktningsföretagen även redovisar pris för husvagn går de i regel att jämföra med släpkärra. I några enstaka fall finns inte priserna för släpkärra och motorcykel redovisade på företagens hemsidor.

Under 2016 har besiktningsföretagens listpriser generellt stigit för alla undersökta fordonstyper. Den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i landets glesare befolkade delar där konkurrensen är liten har inte besannats.

Vi har också sett en utveckling mot mer differentierade priser över arbetsdagen där besiktningen är billigare på mindre attraktiva tider på dagen, exempelvis mitt på för- och eftermiddagen. Priserna är fortfarande något högre i storstäderna men möjligheten är också större att få en billigare besiktning om kunden aktivt letar efter och bokar en mindre attraktiv tid.

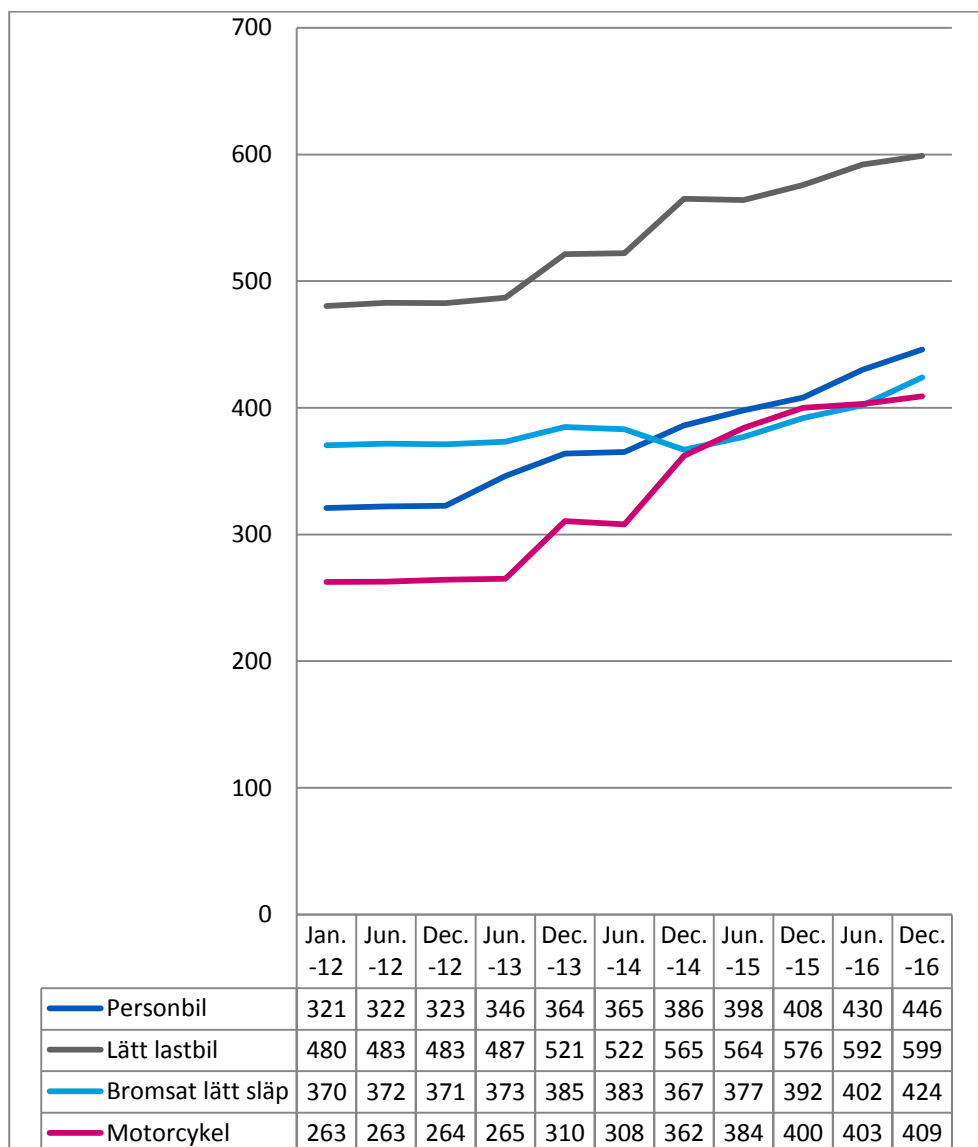
Snittpris

Två gånger per år räknar vi fram snittpriser för kontrollbesiktning och efterkontroll av personbil, lätt lastbil, bromsad lätt släpkärra och motorcykel. Snittpriset baseras på listpriset och antalet inrapporterade besiktningar till oss den aktuella månaden.

Kontrollbesiktning

Figur 5 och 6 visar hur snittpriset för kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2012. Vi har följt snittpriset sedan dess, vilket är anledningen till att det är startpunkten i figureerna.

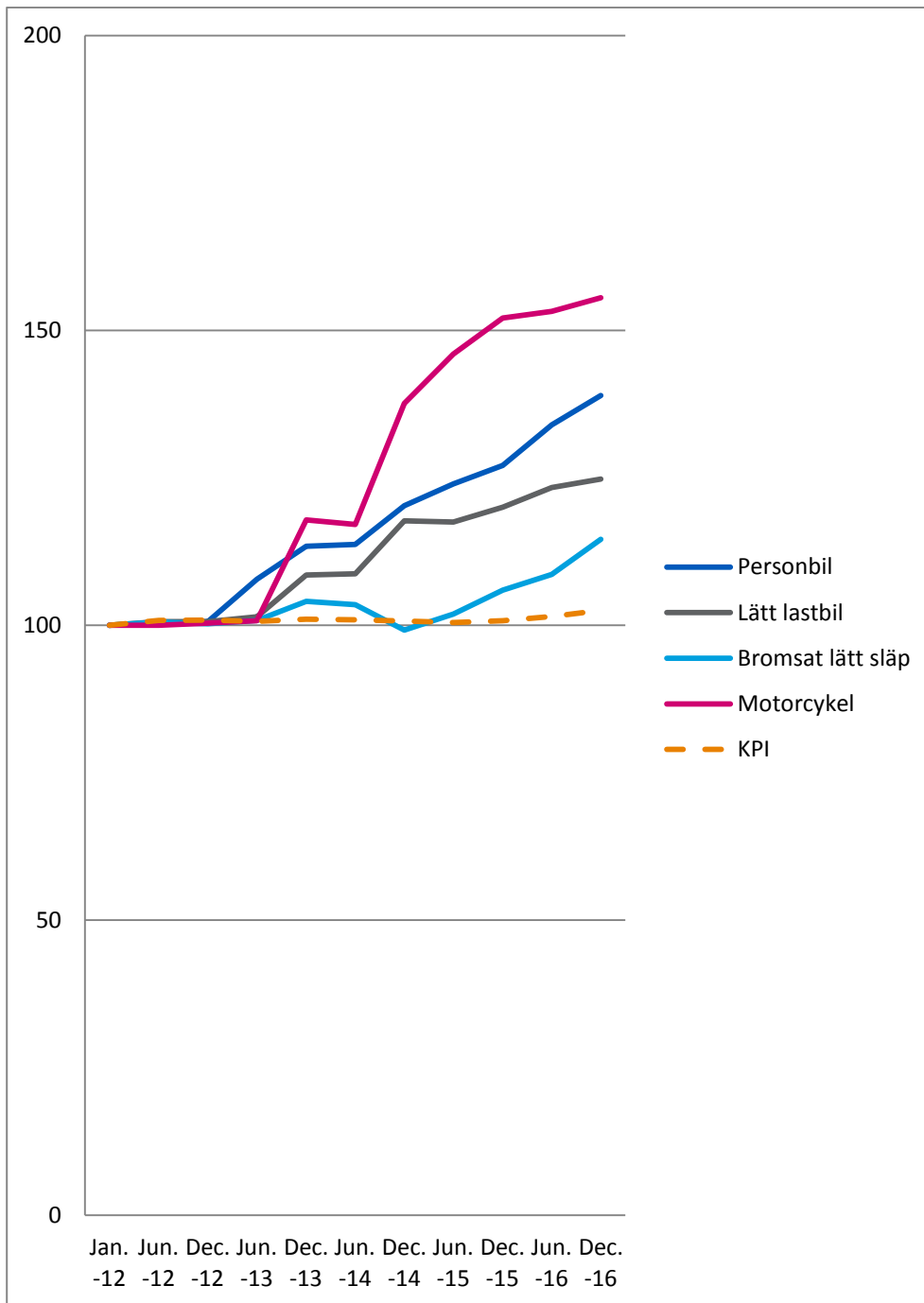
Figur 5. Utvecklingen av snittpriset i kronor (inkl moms) från 2012 för en kontrollbesiktning av utvalda fordonskategorier i hela landet.



Under 2016 har höjda listpriser lett till ökat snittpris för samtliga undersökta besiktningstjänster. Ökningen var 9 % för personbil, 4 % för lätta lastbilar, 8 % för bromsat lätt släp och 2 % motorcykel.

Prisutvecklingen för kontrollbesiktning av de undersökta besiktningstjänsterna har varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället, se nedan.

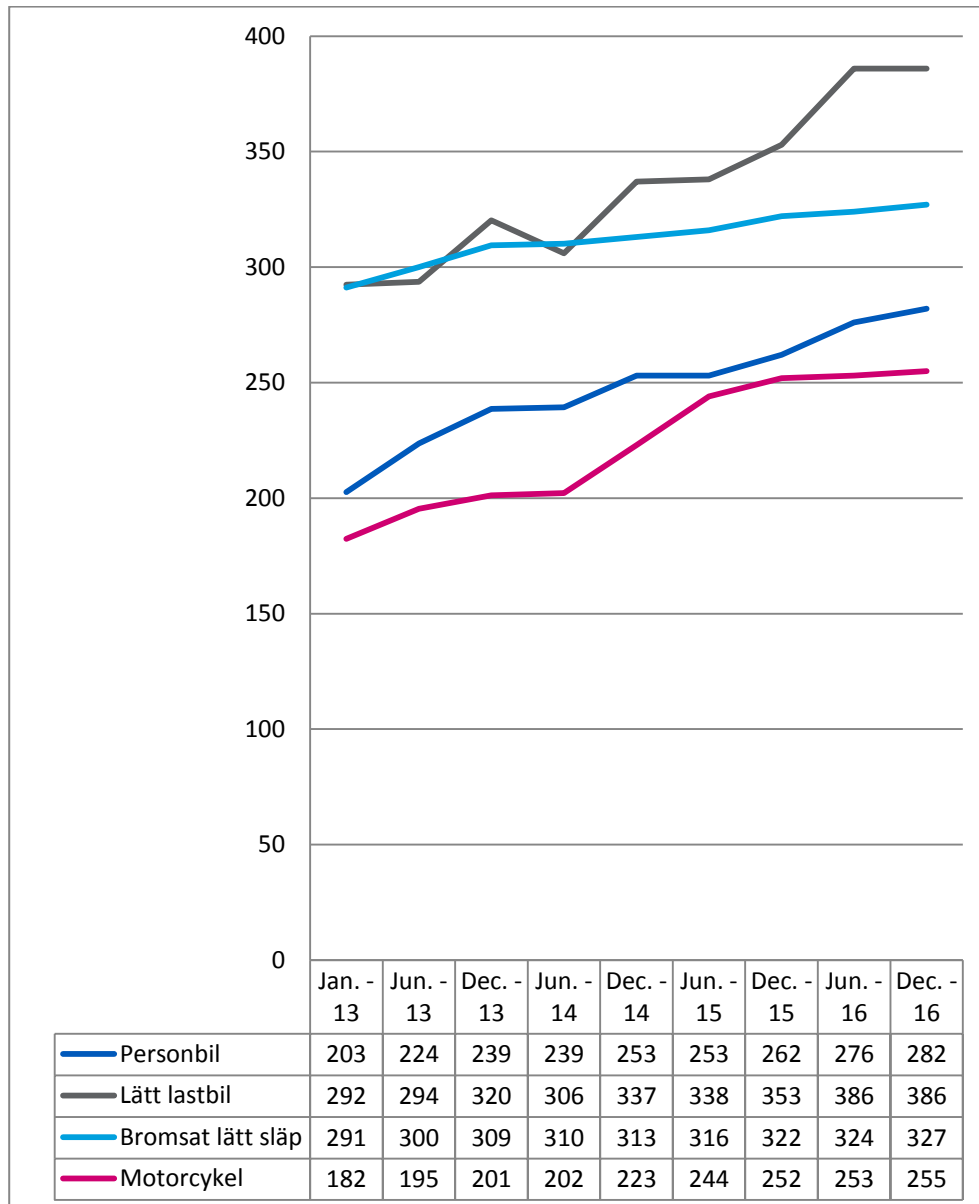
Figur 6. Indexerad prisutveckling för kontrollbesiktning jämfört med konsumentprisindex från januari 2012.



Efterkontroll

Figur 7 och 8 visar hur snittpriset för efterkontroll av kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2013. Vi har följt snittpriset sedan dess, vilket är anledningen till att det är startpunkten i figurerna.

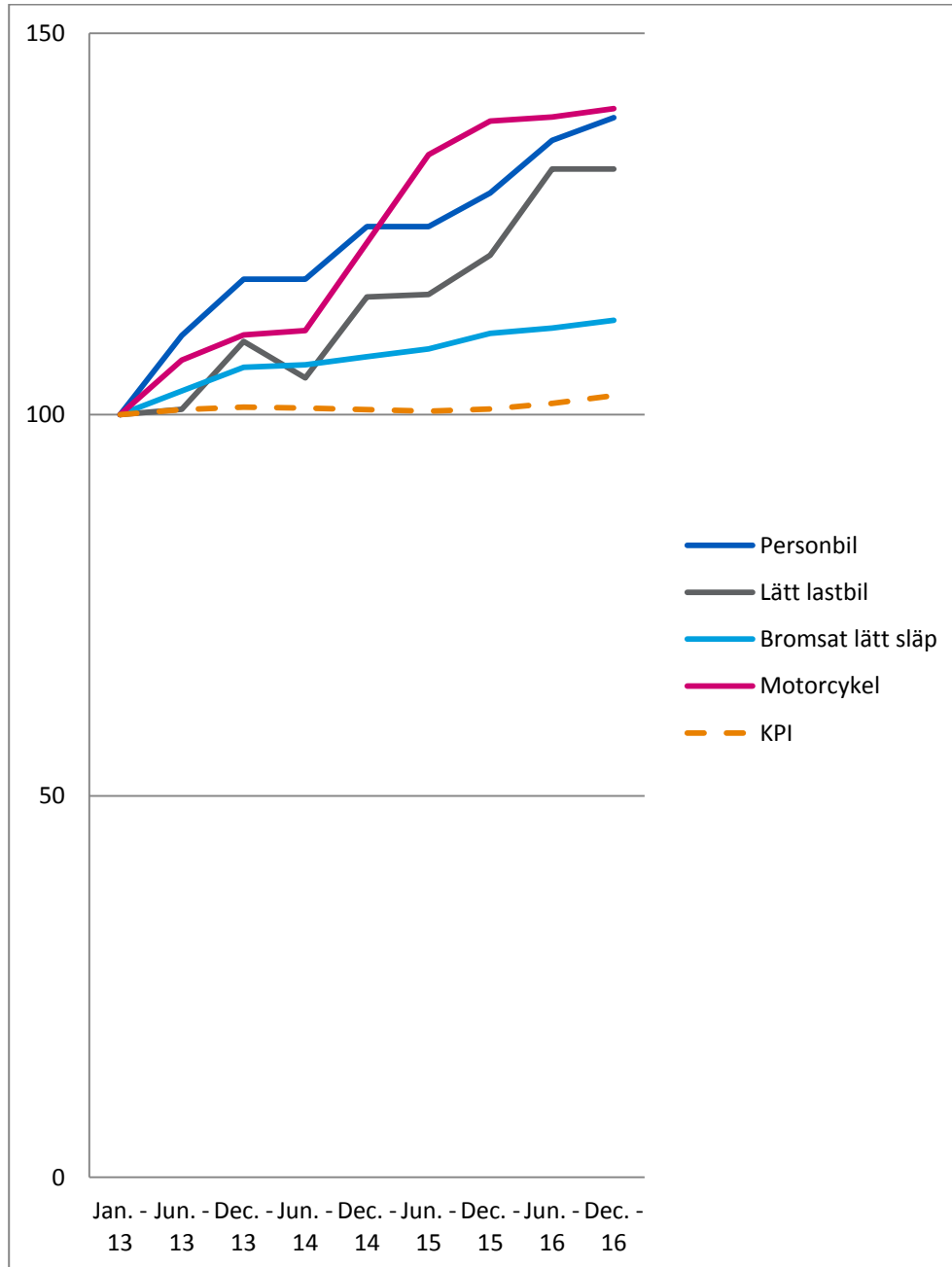
Figur 7. Utvecklingen av snittpriset i kronor (inkl moms), från 2013 för en efterkontroll av utvalda fordonskategorier i hela landet.



Under 2016 har höjda listpriser lett till ökat snittpris för samtliga undersökta besiktningstjänster. Ökningen var 8 % för personbil, 9 % för lätta lastbilar, 2 % för bromsat lätt släp och 1 % motorcykel.

Prisutvecklingen för efterkontroll av de undersökta besiktningstjänsterna har varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället.

Figur 8. Indexerad prisutveckling för efterkontroll jämfört med konsumentprisindex från januari 2013.



4.3 Ingen teknikutveckling hos besiktningföretagen

Transportstyrelsen föreskriver om krav på den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningföretagen ska använda vid en besiktning. Våra stickprovsbesök har inte visat att besiktningföretagen ligger över denna miniminivå eller bedriver någon egen systematisk teknikutveckling.

Transportstyrelsen har infört förändringar i utrustningsföreskrift och kontrollbesiktningföreskrift genom ändringsföreskrift TSFS 2015:18. Avsnittet om bromskontroll tunga fordon trädde ikraft 1 januari 2016. Dessutom har vi publicerat ändringsföreskrift TSFS 2015:56 om kontrollbesiktning vilken även den trädde ikraft 1 januari 2016.

Branschen har inför ikraftträdandet av föreskriftsförändringarna aviserat att de inte har förmåga att i tid uppdatera mjukvara i utrustningar samt verktyg för inrapportering till Transportstyrelsen. Detta har resulterat i ansökningar om dispenser i slutet av 2015, vilka vi har beviljat. Branschen har haft svårigheter att acceptera och införliva ändrade krav i föreskrifterna om bromsprov för tunga fordon vilket resulterat i åtgärder i samband med Swedacs tillsyn.

4.4 Antalet lördagsöppna stationer fortsätter att minska

Antalet besiktningstationer har ökat med sju stycken under året och antalet verksamma tekniker har ökat. Antalet morgonöppna stationer har minskat och antalet kvällsöppna stationer har ökat under 2016, skillnaderna är dock små. Under året minskade antalet lördagsöppna stationer med 28 procent.

Under året har vi följt utvecklingen avseende tillgänglighet bland annat utifrån kundklagomål, via besiktningföretagens hemsidor och Swedacs ackrediteringsbeslut. Vi har valt att dela in tillgänglighetsbegreppet i två delar: geografisk tillgänglighet och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Vi följer också hur många besiktningstekniker som verkar på marknaden som en sekundär indikator på tillgänglighet.

Geografisk tillgänglighet – Lätta fordon

Under året har antalet besiktningstationer för lätta fordon ökat från 444 till 451, vilket motsvarar en ökning med knappt 2 procent. 5 av 21 län har fått fler stationer jämfört med 2015 samtidigt som 7 fått färre. 2016 är det första år vi ser en minskning av antalet stationer i vissa län, se tabell 4. Samtliga län har fått fler besiktningstationer sedan omregleringen 2010. Den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningstationer i landets glesare befolkade delar har inte besannats.

Minskningen i vissa län beror till allra största del på Besikta Bilprovning AB köp av ClearCar AB:s 81 besiktningstationer, se kapitel 3.3. I samband med det valde Besikta att stänga elva besiktningstationer. De stängda stationerna passade inte in i den nya organisationen, till exempel på grund av att den uppköpta stationen i vissa fall låg rakt över gatan från den egna stationen.

Tabell 4. Antal besiktningstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Lätta fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15
Gotland	1	1	2	2	4	5	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14
Halland	4	6	7	8	15	17	15
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9
Norrbottnen	15	15	16	16	17	18	18
Skåne	18	28	32	41	51	63	65
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11
Värmland	9	10	12	16	19	21	20
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77
Örebro	5	6	7	8	14	15	14
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21
Totalt	196	232	270	314	380	444	451

Källa: Swedac.

Geografisk tillgänglighet – Tunga fordon

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2016 jämfört med föregående år. Under året har antalet besiktningstationer för tunga fordon ökat från 160 till 164, vilket motsvarar en ökning med två och en halv procent. Sedan omregleringen 2010 har 18 nya stationer öppnats i elva av Sveriges 21 län samtidigt som inget län fått färre stationer.

Tabell 5. Antal besiktningstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2016. Gröna siffror visar en ökning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8
Halland	4	4	4	4	4	4	4
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6
Norrbotten	11	11	11	11	11	11	11
Skåne	13	13	14	14	15	15	15
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26
Örebro	5	5	5	5	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7
Totalt	146	147	149	150	155	160	164

Källa: Swedac.

Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider kvartalsvis via besiktningföretagens hemsidor. Det finns idag ingen station som öppnar före klockan 06:00 eller stänger efter klockan 22.00. Vi har valt att presentera öppettiderna fyra gånger per år, se tabell 6-8. I tabellerna finns endast ordinarie öppettider och stationer som varit öppna varje vecka i månaden med. Det betyder att stationer som är öppna någon eller några helgdagar i månaden inte är med i tabellerna.

Vi har inte kunnat följa tillgängligheten för besiktning av fordon i kategori 3 (övriga fordon) eftersom de i regel besiktas hos kunden av resande besiktningstekniker. Därför påverkas inte tillgängligheten till besiktning av stationernas öppettider. Exempel på övriga fordon är skogs- och jordbrukstraktorer. De här fordonen ägs till övervägande del av företag, inte privatpersoner.

Antalet besiktningstationer öppna före klockan 7 har minskat

Från december 2015 till december 2016 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 minskat marginellt, se tabell 6.

Tabell 6. Antal stationer som har öppet före 07:00 december 2014 till och med 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet före 07:00	December - 14	14	14	14	14	13		
	Mars -15	15	15	15	15	14		
	Juni -15	17	17	17	17	16		
	September - 15	14	14	14	14	13		
	December - 15	13	13	13	13	12		
	Mars -16	12	12	12	12	12		
	Juni -16	14	14	14	14	13		
	September - 16	13	13	13	13	12		
	December - 16	12	12	12	12	12		

Antalet besiktningsstationer öppna efter klockan 18 har ökat

Från december 2015 till december 2016 har antalet stationer som håller öppet efter klockan 18:00 ökat, se tabell 7.

Tabell 7. Antal stationer som har öppet efter 18:00 december 2014 till och med 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet efter 18.00	December - 14	17	16	15	15	2		
	Mars -15	17	17	16	16	2		
	Juni -15	16	16	15	15	2		
	September - 15	18	18	17	16	2		
	December - 15	18	18	17	16	3		
	Mars -16	22	22	22	22	6		
	Juni -16	22	23	23	22	7		
	September - 16	21	21	21	20	5		
	December - 16	19	19	19	18	5		

Antalet lördagsöppna stationer har fortsatt minska

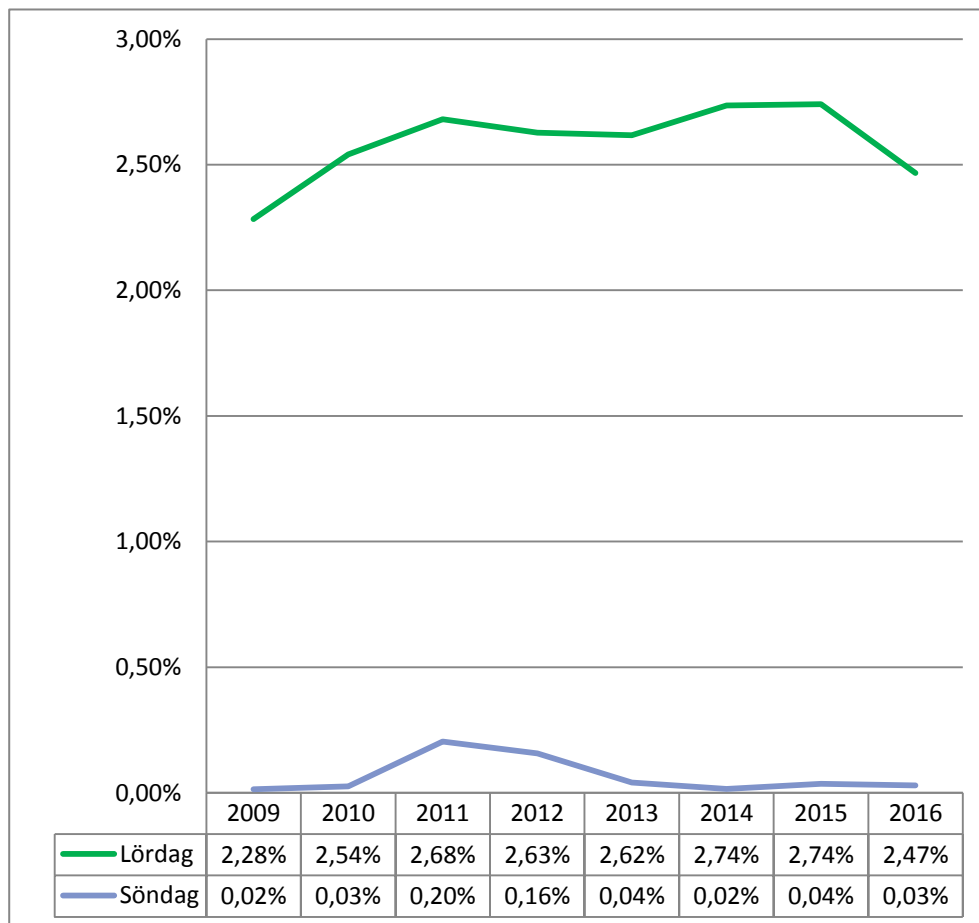
Antalet lördagsöppna stationer minskat sedan juni 2015. Mellan december 2015 och december 2016 är minskningen 28 procent. Inga stationer var kontinuerligt söndagsöppna i december 2016, se tabell 8.

Tabell 8. Antal lördags- och söndagsöppna stationer december 2014 till och med 2016. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet på lördag och söndag	December - 14						94	0
	Mars -15						91	0
	Juni -15						98	0
	September -15						90	0
	December - 15						86	0
	Mars -16						77	1
	Juni -16						73	0
	September -16						67	0
	December - 16						62	0

Under 2016 var den andel av besiktningarna som företagen rapporterade på lördagar och söndagar lägre än föregående år. Andelen av det totala antalet besiktningar är fortsatt låg, se figur 9 på nästa sida.

Figur 9. Besiktningar i % rapporterade lördag och söndag 2009-2016 av totalt antal besiktningar.

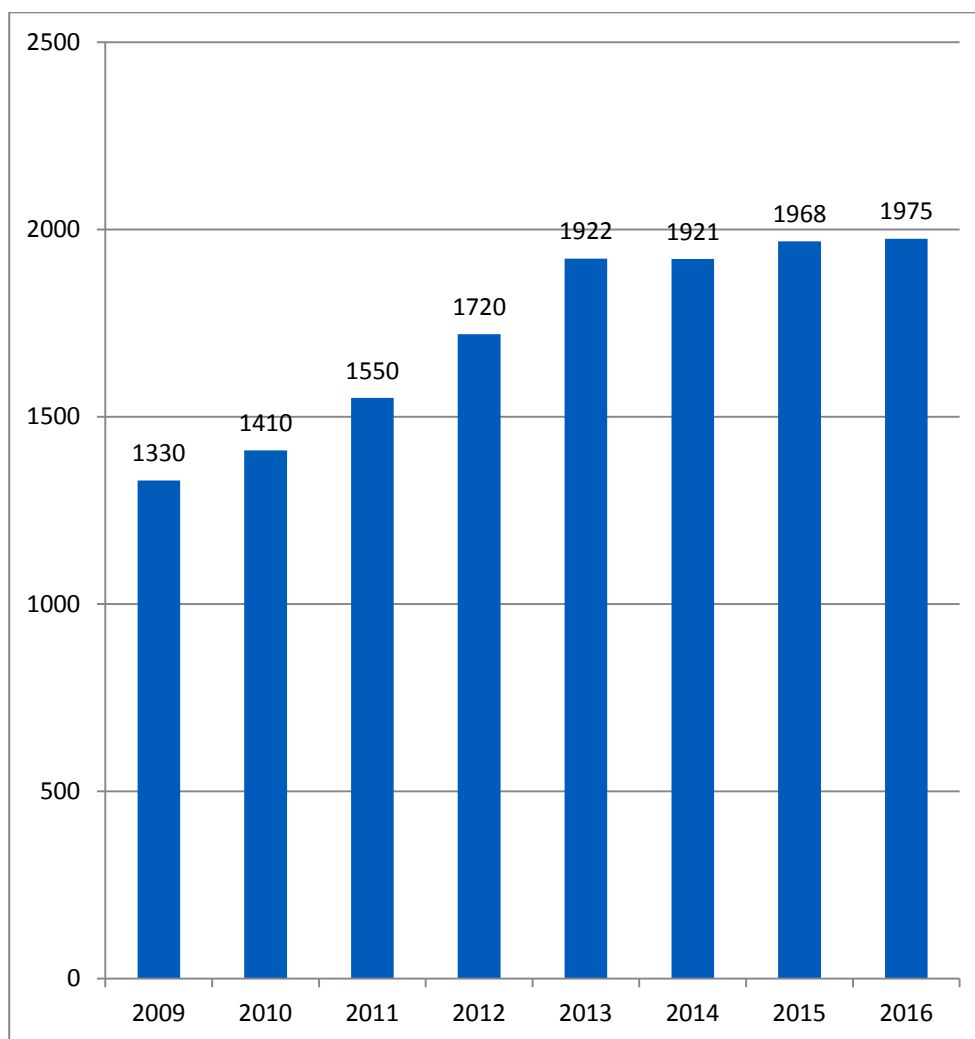


Normalt har stationerna i landets glesare befolkade områden öppet vardagar mellan kl. 07:00 och 16:00. För registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning har flertalet besiktningsföretag valt att förlägga sina öppettider till mellan kl. 07:00 och 16:00 måndag till fredag. Några företag har ambulande besiktningstekniker med utökad behörighet som ansvarar för registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning på ett flertal stationer. Antalet stationer som erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar är 2016 cirka 180 stycken enligt Swedac. Det ska jämföras med cirka 190 stycken 2015.

Antal verksamma tekniker har ökat under 2016

Transportstyrelsen följer utvecklingen av antalet verksamma tekniker över tid genom att begära in uppgiften från besiktningsföretagen månadsvis juni-juli varje år. Vid halvårsskiftet 2016 verkade 1975 tekniker på marknaden. Det betyder att antalet verksamma tekniker har ökat något under 2016 jämfört med tidigare år, se figur 10. 142 av dessa är tekniker med utökad behörighet som får utföra bland annat registreringsbesiktningar. Det ska jämföras med 159 stycken år 2015.

Figur 10. Antal verksamma besiktnings tekniker.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

Transportstyrelsens viktigaste verktyg i tillsynen och marknadsövervakningen är avrapportering. Resultat från tillsynen återkopplas till såväl fordonsbesiktningsbranschen som Swedac och även intern inom Transportstyrelsen. Swedac återkopplar till oss vilka eventuella krav på åtgärder de ställer på besiktningsföretagen.

Vi skickar rapporter från våra stickprovsbesök till såväl Swedac som det aktuella besiktningsföretaget. I rapporten redovisar vi alla avvikelser och även hur många besiktningar vi följt. Swedacs bedömningsområdesexpert (BOE) återkopplar till oss om vilka eventuella åtgärder de vidtagit med anledning av rapporten. Det ska i detta sammanhang förtydligas att Transportstyrelsen saknar mandat att kräva åtgärd av besiktningsföretagen. Inför stickprov av besiktningsföretag går vi igenom Swedacs återkoppling.

Erfarenheterna från tillsyns- och marknadsövervakningsarbetet återför vi internt inom Transportstyrelsen till både regelgivande enhet och vägtrafikregistret. Frekvensen på återrapporteringen varierar, allt efter behov.

Under året har vi haft samverkansmöten med branschen vid två olika tillfällen. Ett av dessa handlade enbart om migreringen av Transportstyrelsens datorplattform.

6 Utfall av 2016 års fokusområden

I rapporten om fordonsbesiktningensmarknaden 2015 uttryckte vi fokusområden för vårt arbete under 2016¹¹.

Detta har hänt:

- Vi har gått igenom de kundklagomål som kommit in till oss och till Swedac för att studera fordonsägarnas upplevelse av omregleringen. Utifrån det kan vi konstatera att klagomålen berör enskilda bedömningar vid besiktningen och besiktningens kundvård snarare än själva omregleringen.
- Vi har arbetat med metodutveckling för tillsyn. Detta arbete är inte avslutat och behöver fortsätta under 2017.
- Vi har påbörjat arbetet för att vidareutveckla vår tillsynsdatas.

7 Vårt arbete 2017

Under 2017 kommer vi utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget att rikta ökat fokus på fordonsägarnas upplevelse av omregleringen. Bland annat planerar vi att genomföra en konsumentundersökning. Våren 2010 genomförde Transportstyrelsen en konsumentundersökning för att ta reda på hur fordonsägarna upplevde den monopoliserade besiktningens verksamheten. Undersökningen var tänkt som en nollmätning för att över tid kunna mäta kundnöjdheten på den omreglerade fordonsbesiktningensmarknaden.

Genom att utföra en ny konsumentundersökning under 2017 och sedan jämföra resultatet med 2010 års undersökning ökar vår kunskap om hur omregleringen upplevts av marknadens viktigaste intressent, fordonsägaren. Vi kommer även att arbeta med att vidareutveckla vår tillsynsdatas. Målet är att kunna genomföra fördjupade analyser.

¹¹ Se transportstyrelsen.se, diarienummer TSV 2014:1445.

8 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att snittpriserna på besiktningstjänster stigit mer än konsumentprisindex under året. Farhågan om sämre tillgänglighet i glesbygd i form av färre stationer har inte besannats.

De stickprovskontroller som sker ger liten uppfattning om kvalitén i besiktningarbetet om fordon underkänns eller godkänns korrekt. Alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon.

Ett förändrat bemyndigande utöver stickprovskontroller och rapportering till ackrediterande myndighet Swedac skulle kunna förbättra Transportstyrelsens förutsättningar att följa marknaden.

9 Rekommendationer

Det är positivt om besiktningföretagen själva verkar för att behålla fordonsägarnas förtroende för fordonsbesiktningens verksamhet på den omreglerade marknaden.

Vi föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas då besiktningens formen fortsatt under året inte har utnyttjats.

I övrigt rekommenderar Transportstyrelsen att marknaden får vidareutvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras.