

Fordonsbesiktningmarknaden 2014

Fler besiktningstationer, högre priser och fortsatt hög
marknadskoncentration.



© Transportstyrelsen

Väg & Järnvägsavdelningen
Marknad, kvalitet och strategi

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2014:1445

ISBN

Författare Peter Holmlund, Mats Nygren och Thomas Svensson

Månad År April 2015

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 2014 till och med 31 december 2014. Iakttagelser och åtgärdsförslag återförs såväl till Transportstyrelsen som till Swedac. Mottagare av rapporten är förutom regeringen, aktörer inom fordonsbesiktningsmarknaden samt media och allmänhet.

Borlänge, april 2015

Stina Eklund
Tf Sektionschef Sektion Omvärld Transportstyrelsen

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	6
2	INLEDNING	7
2.1	Bakgrund.....	7
2.2	Syfte och målgrupper.....	8
2.3	Metod.....	8
3	FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN	9
3.1	Besiktningsföretagen kan inte påverka storleken på marknaden.....	9
3.2	Inga nya företag etablerade sig under 2014.....	10
3.3	Tre företag dominerar marknaden.....	11
3.4	Marknadskoncentrationen har minskat under året men är fortfarande hög.....	12
3.5	Produktivitet.....	13
3.6	Riksdagen vill se en utredning om bilprovningmarknaden.....	14
4	TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING	15
4.1	Trafiksäkerhet och Miljö.....	15
	Kontrollbesiktning.....	15
	Besiktningskvalitet vid kontrollbesiktning.....	18
	Kontrollbesiktningar utanför ordinarie inställelseperiod.....	20
	Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning.....	21
	Skillnader i andelen godkända besiktningar.....	22
4.2	Stigande snittpriser för alla fordon utom släpvagnar.....	23
4.3	Ingen teknikutveckling hos besiktningsföretagen.....	27
4.4	Fler besiktningsstationer ger ökad tillgänglighet.....	27
	Geografisk tillgänglighet.....	29
	Tidsmässig tillgänglighet och öppettider.....	30
	Antal verksamma tekniker har stagnerat under 2014.....	33
5	AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER	34
5.1	Utfall av 2014 års fokusområden.....	36
6	SLUTSATSER	37
7	REKOMMENDATIONER	37
8	TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE 2015	37

1 Sammanfattning

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige. Efter 4,5 år fungerar besiktningensverksamheten i stort sett på samma sätt som innan omregleringen. Marknaden befinner sig fortfarande i ett uppbyggnadsskede vad gäller antalet besiktningstationer. Däremot ligger antalet besiktningstekniker på samma nivå som 2013. Det är fortfarande en bit kvar till en väl fungerande marknad i hela landet beträffande konkurrens mellan företag och möjlighet för kunden att välja besiktningensföretag. Framst gäller detta i landets glesare befolkade delar.

- Konkurrensen har totalt sett ökat på besiktningensmarknaden, HH-index har minskat från 2814 till 2584 på grund av ökad konkurrens mellan företagen. Marknadskoncentrationen är dock fortfarande hög.
- Transportstyrelsens stickprovsbesök visar att de företag som verkar på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en jämbördig kvalitet i besiktningensarbetet avseende regelefterlevnad på sina besiktningar. Alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon.
- Snittpriset har under 2014 stigit för besiktning av personbil, lätt lastbil och motorcykel. Samtidigt har snittpriset för lätt bromsad släpkärra minskat. Priset är högst i storstäderna och lägst i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner. Den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är liten har därmed inte besannats.
- Transportstyrelsen har inte sett någon teknikutveckling inom fordonsbesiktningensbranschen.
- Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2014. Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat med 21 procent från 314 till 380 stycken. Den farhåga som fanns inför omregleringen om färre besiktningstationer i glesbygd har inte besannats.
- Antalet morgonöppna stationer har ökat och antalet kvällsöppna stationer har minskat under 2014.
- Antalet verksamma besiktningstekniker har minskat marginellt från 1922 till 1921.
- Ett nytt certifieringsföretaget har etablerat sig på marknaden under 2014 vilket gör att det idag finns två företag som certifierar besiktningstekniker.

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

Under 2015 kommer Transportstyrelsen att rikta ökat fokus på fordonsägarnas upplevelse av omregleringen.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Den 1 juli 2010 omreglerades fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige.

Näringsdepartementet beskriver målen för avregleringen så här:

”Målsättningen bör vara att omregleringen ska leda till rimliga priser och bättre service för fordonsägarna genom en väl fungerande konkurrens givet en totalt sett likvärdig eller bättre trafiksäkerhet.”¹

Regeringens skäl för och intentioner med reformen kan, utifrån departementsskrivelsen (2009:3) och propositionen (2009/10:32), sammanfattas att vara:

- Besiktning av fordon är viktigt för trafiksäkerhet och miljö.
- Den svenska huvudregeln är att provning och kontroll ska utföras av oberoende och självständiga organ i konkurrens.
- Att upprätthålla fordonsbesiktningens trafiksäkerhets- och miljöaspekter kan i princip både ske i monopol som i konkurrens.
- En analys av för- och nackdelar med dessa alternativ pekar på att konkurrensvarianten har vissa fördelar jämfört med monopolvarianter. I en konkurrenssituation finns det incitament för företagen att effektivisera, vilket borde ge:
 - rimliga priser
 - fler besiktningstationer
 - längre öppettider
 - bättre serviceutbud
 - fler och växande företag
 - nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning
 - valfrihet och bättre kvalitet genom ett kundanpassat tjänsteutbud
 - på sikt ekonomisk tillväxt.

Av förarbetena till reformen framgår vidare att konkurrensvarianten också är förknippad med vissa risker. Dessa risker gällde bland annat:

- En försämrad besiktningens kvalitet.
- Överetablering med dålig lönsamhet och konkurser som följd.
- Minskad tillgänglighet om olönsamma stationer läggs ned.

Regeringen menade dock att ovanstående risker skulle kunna hanteras genom ackreditering av besiktningensföretag, certifiering av besiktningstekniker och statlig kontroll.

¹I departementsskrivelse 2009:3 Kapitel 4. (ISBN 978-91-38-23144-9).

Transportstyrelsen ska kontrollera och övervaka marknaden

När monopolet för att bedriva besiktningsverksamhet av fordon upphörde ansåg regeringen det nödvändigt att övervaka den omreglerade marknaden. Därför tilldelades vi ett särskilt 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).

I regeringens regleringsbrev för 2014 står det dessutom att:

”Transportstyrelsen ska särskilt fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning, i relation till myndighetens verksamhet vad gäller regelgivning, tillsyn och tillståndsgivning, i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom transportområdet.”²

Vi har tidigare publicerat rapporter om fordonsbesiktningsmarknaden för verksamhetsåren 2011, 2012 och 2013. Dessutom publicerar vi en översiktlig beskrivning av utvecklingen på marknaden tre gånger per år. Vi publicerar också varje månad statistik om hur besiktningsföretagens marknadsandelar utvecklar sig.

2.2 Syfte och målgrupper

Syftet med rapporten är att utvärdera reformen och presentera hur marknaden utvecklats, med tonvikt på verksamhetsåret 2014.

Målgrupperna för rapporten är i första hand riksdag & departement, i andra hand media & allmänhet och i tredje hand aktörer & intressenter i fordonsbesiktningsbranschen.

2.3 Metod

Transportstyrelsens marktillsyn och marknadsövervakning utförs löpande och bygger främst på kunskap grundad på erfarenhet, så kallad empirisk kunskap. Vi bedriver arbetet genom informationsinhämtning (med bland annat stickprov), sammanställning, analys och rapportering.

Med ett analysverktyg utför vi statistiska analyser av data i vår databas för att upptäcka trender och avvikelser. Databasen innehåller samtliga cirka 34 miljoner besiktningar som företagen rapporterat till Transportstyrelsen från 1 januari 2009 fram till idag. Eftersom databasen innehåller besiktningar från 18 månaders monopolmarknad fungerar dessa som ett jämförelsematerial i arbetet.

² Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (Regeringsbeslut III 9 2013-12-19, N2013/1224/TE, N2013/5853/KLS (delvis), N2013/5896/TE).

3 Fordonsbesiktningsmarknaden

3.1 Besiktningsföretagen kan inte påverka storleken på marknaden

Fordonsbesiktning är en obligatorisk regelstyrd verksamhet vilket gör att besiktningsföretagen inte kan påverka det totala antalet besiktningar utan bara konkurrera om andelar av totalvolymen. Totalvolymen varierar år från år beroende på att exempelvis antalet nyregistrerade fordon varierar.

Besiktningsföretagen genomförde 5,87 miljoner besiktningar³ under 2014. Detta ska jämföras med 5,98 miljoner genomförda besiktningar år 2013.

Besiktningarna kan delas upp i besiktningstyperna kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning samt i fordonskategorierna⁴ lätta, tunga och övriga fordon.

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

³ Källa: Transportstyrelsen.

⁴ Fordonslagen (2002:574) 4 kap. 2 a § Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,
3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

3.2 Inga nya företag etablerade sig under 2014

Tio besiktningsföretag verkar på marknaden. Under året har inga företag trätt in på eller lämnat marknaden. Bolagen varierar mycket i storlek, från AB Svensk Bilprovning med 731 anställda och 89 stationer till Fordonsprovarna i väst AB med 5 anställda och en besiktningsstation⁵ 2013. Besiktningsföretagen har valt att ackreditera sig för en eller flera fordonskategorier, se tabell 1. Ackrediteringen utförs av Swedac⁶ och gäller länsvis. Ett ackrediterat företag måste erbjuda alla besiktningstyper i länet.

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
Carspect AB	X		
AB Svensk Bilprovning	X	X	
Besikta Bilprovning i Sverige AB	X	X	
ClearCar AB	X		
DEKRA Automotive AB	X	X	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 (2013 års siffror inom parentes)	8 (8)	6 (5)	3 (3)
*Ackrediteringen var tillfälligt återkallad under perioden 2014-08-29 till 2014-09-29 på grund av brist på utbildad personal.			

Tabell 1. Besiktningsföretagens ackreditering. Källa: Swedac.

⁵ Källa antal anställda: www.allabolag.se 2015-01-23. Källa antal stationer: Transportstyrelsen.

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

3.3 Tre företag dominerar marknaden

Marknaden domineras av AB Svensk Bilprovning och dess två utförsålda delar Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus Bilprovning AB. Dessa tre företag genomför tillsammans 85,78 procent av alla besiktningar vilket ska jämföras med 90,62 procent 2013, se tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

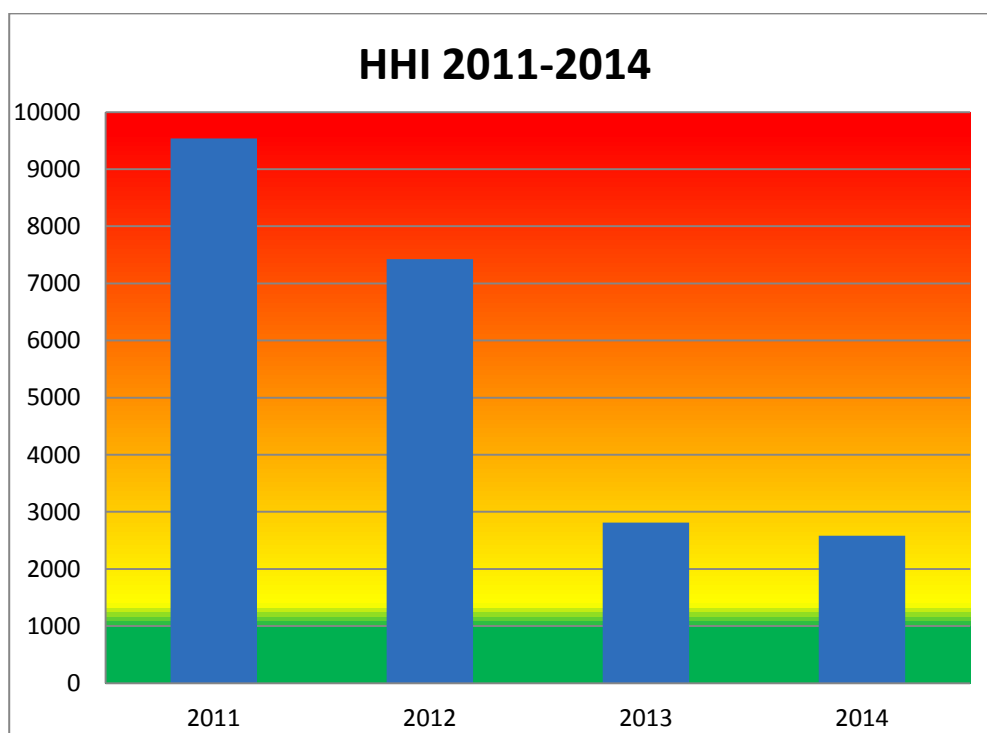
Besiktningsföretag	2013	2014
Carspect AB	6,29 %	8,13 %
AB Svensk Bilprovning	34,12%	33,45 %
Besikta Bilprovning i Sverige AB*	25,96%	23,60 %
ClearCar AB	0,83 %	2,79 %
DEKRA Bilprovning AB**	0,47 %	0 %
DEKRA Automotive AB	1,46 %	2,94 %
Fordonsprovorna i väst AB	0,08 %	0,08 %
Inspecta Sweden AB	0,01 %	0,01 %
Opus Bilprovning AB	30,54%	28,73 %
SMP Svensk Maskinprovning	0,07 %	0,08 %
Ystad Bilbesiktning AB	0,17 %	0,19 %
* Fram till och med 2013-03-17 Besiktningskluster 2 AB.		
** Fram till och med 2013-01-06 Applus Bilprovning AB. Från och med 2013-08-18 tillhör besiktningsstationerna DEKRA Automotive AB.		

Tabell 2. Besiktningsföretagens marknadsandelar. Källa: Transportstyrelsen.

3.4 Marknadskoncentrationen har minskat under året men är fortfarande hög

Transportstyrelsen har valt att mäta marknadskoncentrationen med Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). Indexet beräknas som summan av de kvadrerade marknadsandelarna för samtliga företag som är verksamma på marknaden⁷. I en monopolsituation 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 HHI över 2500 tyder på en hög marknadskoncentration⁸.

Under åren 2011 till och med 2014 har HHI utvecklats enligt figur 1.



Figur 1. HHI 2011-2014. Indexen är beräknade med antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen. Källa: Transportstyrelsen.

⁷ Ett exempel: Tre företag verkar på en marknad. Företagens marknadsandelar är 40, 35 och 25 %.
 $HHI = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$.

⁸ U.S. Department of Justice & FTC
<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hhi.html> 2015-01-27
U.S. Department of Justice & FTC, *Horizontal Merger Guidelines* § 5.2
<http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.html#5c> 2015-01-27

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 ägarna⁹ upp resten av Bilprovningen mellan sig och det nya bolaget Besikta Bilprovning i Sverige AB etablerades.

Under 2014 har inga stora affärer genomförts utan förändringen i HHI jämfört med 2013 beror enbart på konkurrens mellan företagen på marknaden. Med ett HHI på 2584 är marknadskoncentrationen under 2014 fortsatt hög. Transportstyrelsen har dock iakttagit att de tre dominerande företagen under 2014 har minskat sina marknadsandelar något medan de nya aktörernas andelar har ökat.

3.5 Produktivitet

Att mäta hur produktiviteten på fordonsbesiktningsmarknaden utvecklats är förknippat med vissa svårigheter, det är många faktorer som spelar in. Bland annat kan besiktningsföretagens certifierade tekniker utföra andra arbetsuppgifter, exempelvis olika typer av frivilliga testtjänster och besiktningar åt andra myndigheter.

Som ett första steg har vi därför under 2014 begärt in uppgifter om teknikerna från besiktningsföretagen för att kunna studera produktivitetsförändringen över tid. Företagen har lämnat följande uppgifter som enligt egen uppgift delvis bygger på uppskattningar:

1921 tekniker verkade på marknaden vid halvårsskiftet 2014. I genomsnitt ägnade teknikerna 93 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen. Resten av tiden ägnades åt frivilliga produkter/tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

Besiktningsföretag ackrediterade för kategori 3 (övriga fordon) har en mycket hög andel av sådana frivilliga tjänster och besiktningar medan företag ackrediterade för fordonskategori 1 och 2 (lätta och tunga fordon) generellt har en låg andel.

2014 är det första år vi begär in den här uppgiften. Därför är det för tidigt att dra några djupare slutsatser utan året får betraktas som början på en längre mätserie.

⁹ Motorbranschens Riksförbund (MRF), Bilförsäkringsföretagen (Folksam, Länsförsäkringar, If, Trygg Hansa, Roppongi (f.d. Ansvar) Kungliga Automobil Klubben (KAK), Motormännens Riksförbund (M), Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag.

3.6 Riksdagen vill se en utredning om bilprovningensmarknaden

Den 4 juni 2014 beslutade riksdagen att uppmana regeringen att skyndsamt göra en utredning om hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på besiktningensmarknaden. Utredningen ska också visa hur möjligheten till besiktning för alla typer av fordon i hela landet ska garanteras. Riksdagen menar att några fler besiktningstationer inte bör säljas förrän utredningen är klar. Se Riksdagsskrivelse 2013/14:301 och 2013/14:302.

Förslaget kom ursprungligen från Trafikutskottet där det stöddes av en majoritet. De dåvarande regeringspartierna (M, FP, C och KD) reserverade sig mot utskottets förslag. Partierna ställde sig frågande till den utredning som utskottsmajoriteten vill ha. De menade att Transportstyrelsen enligt lag ska kontrollera att besiktningensverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Att därutöver begära en utredning är inte att använda statliga resurser på ett optimalt sätt, ansåg de dåvarande regeringspartierna. Se Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU13.

4 Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsövervakning

4.1 Trafiksäkerhet och Miljö

Vissa kontroller genomförs inte vid besiktningen och företagen är medvetna om detta. En trend är att färre fordon underkänns. Det finns också skillnader i företagens underkännandefrekvens vilket vi redovisar för tre orter.

Kontrollbesiktning

Vi reglerar kontrollbesiktning av fordon genom våra föreskrifter¹⁰. Utifrån dessa bestämmelser utför vi stickprovkontroller, både från kontoret (så kallade administrativa kontroller) och i form av besök hos besiktningsföretagen. Vi har under året genomfört 37 stationsbesök och 34 administrativa stickprovkontroller från kontoret.

Vid stickprovsbesöken på stationerna kontrollerar vi om besiktningsföretagen:

- Gör de föreskrivna kontrollerna.
- Använder förskrivna metoder och utrustningar.
- Bedömer brister enligt föreskrift.
- Underkänner eller godkänner fordonet korrekt.

Normalt upptäcker vi någon eller några avvikelser som vi meddelar muntligt till ansvarig person på stationen. Därefter rapporterar vi även skriftligt till ansvarig chef på företaget och till Swedac, se vidare kapitel 5.

Vi har fortsatt uppmärksammat att iakttagna och redovisade avvikelser på en station sällan återkommer på en annan station med samma ansvariga chef, något som tyder på att det finns en informationsspridning i företagen. Stickproven har därmed en positiv effekt på marknaden sett ur ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

Transportstyrelsen har valt att löpande värdera kvalitén i besiktningsarbetet utifrån regelefterlevnad i besiktningsarbetet. Stationsbesöken i form av stickprov visar att besiktningsföretagen håller jämförbar besiktningskvalitet avseende om och hur kontroller och kontrollmoment genomförs.

¹⁰ Bland annat Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84), ändrad genom: 2011:40 och 2011:101.

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

- identifiering av fordonet avseende instansat (primärt) chassinummer. Ofta sker en identifiering enbart mot vad besiktningsföretagets elektroniska hjälpmedel kräver, vanligtvis de 3-6 sista tecknen i chassinumret
- kontroll av startspärr på automatväxlade fordon
- kontroll av bilbältesband, avseende skador och slitage
- kontroll av strålkastares fastsättning
- kontroll av varningstriangelns befintlighet, avser inte enbart förekomst av varningstriangelnsfodral
- hantering av fordon avseende elektronisk miljökontroll (OBD¹¹-kontroll).

Dessa punkter är återkommande på flera stationer och hos flera företag på marknaden.

Vi har redovisat delar av tillsynsresultatet för företagen på samverkansmöten med branschen som hålls två gånger per år. 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.

I såväl Swedacs bedömningsrapporter som inkomna klagomål till Swedac som vi tagit del av återfinns motsvarande iakttagelser, alla kontrollmoment genomförs inte alltid.

Kundperspektivet har tagits upp, bland annat på samverkansmötena 2014, med tanke på att alla tekniker inte genomför alla kontroller på alla fordon. Besiktningsföretagen har vid tidigare möten berättat att bristerna i form av uteblivna kontrollmoment förekommit över tid och varit kända. Fordonsägaren köper en lagreglerad tjänst som inte blir korrekt genomförd. Vi anser att det finns utvecklingspotential i frågan om såväl regelefterlevnad som fordonsägarens rätt att få en fullgod tjänst. Det är positivt om besiktningsföretagen själva verkar för att förtroendet för fordonsbesiktningsbranschen kvarstår på en omreglerad marknad.

¹¹ On Board Diagnostics, OmBordDiagnos.

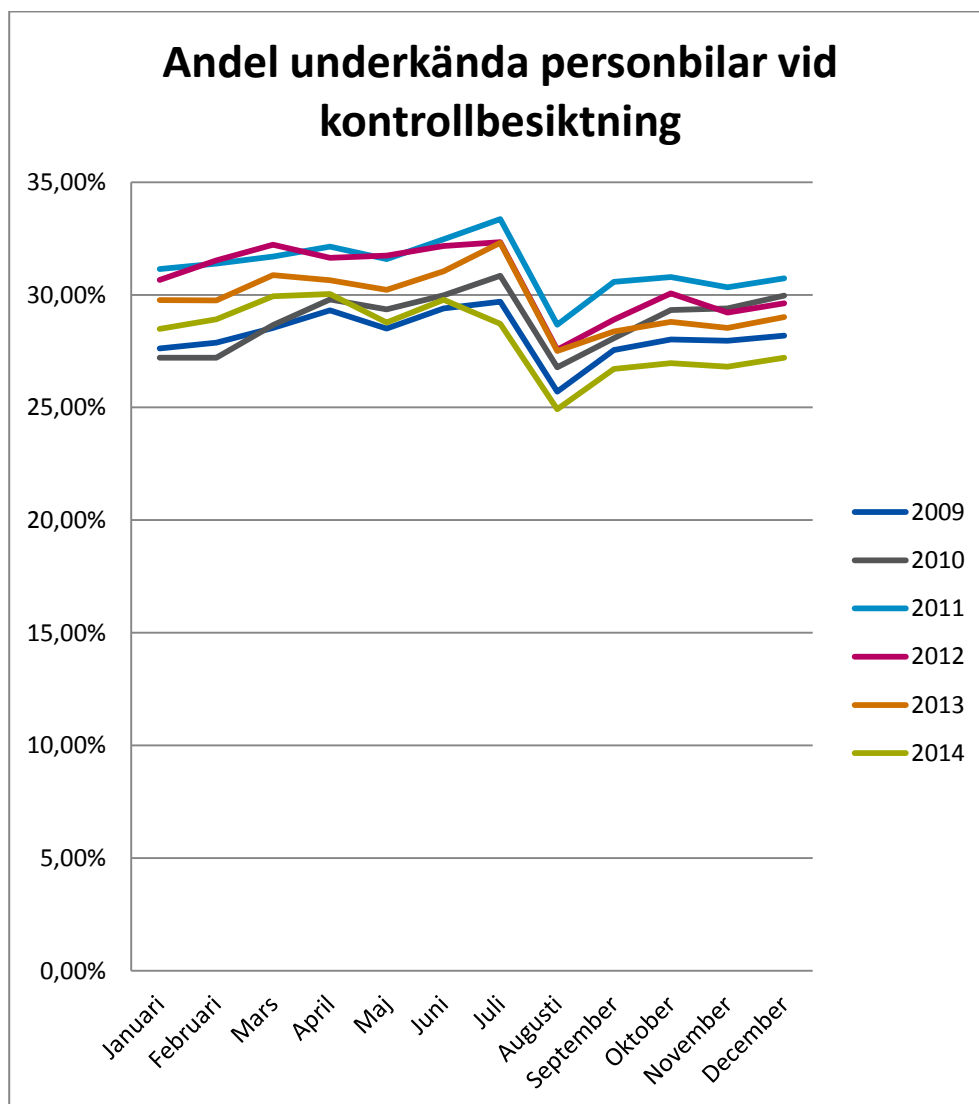
Andra erfarenheter från stickproven:

- Flera besiktningsföretag har inte arbetat in föreskriftsförändringar från årsskiftet 2011-2012 som gäller inrapportering av besiktningar, se TSFS 2011:101. Detta får till följd att fordon inte alltid föreläggs enligt Fordonsförordningen kap 6 § 20.
- Ett besiktningsföretag har slutat redovisa begynnande brister på besiktningsprotokollet. Företaget har fört över den typen av information till en tilläggstjänst, där kunden kan köpa den informationen.
- En farhåga som besiktnings tekniker framfört är att de nya frivilliga tilläggstjänsterna¹² som en del besiktningsföretag erbjuder kommer inkräkta på den tid varje tekniker har på sig att besikta ett fordon. Det kan innebära att kvaliteten på kontrollbesiktningen blir lidande, då det inte bokas mer tid för att utföra dessa extra tjänster. Vi menar att det, med tanke på att antalet verksamma tekniker totalt sett ökat sedan omregleringen 2010, förefaller nästan nödvändigt att företagen erbjuder attraktiva tilläggstjänster – annars finns risken att ekonomin blir dålig och priserna går upp. Se kapitel 4.2.

¹² En icke obligatorisk tjänst som vanligtvis innehåller kontroller som rör fordonsunderhåll t.ex. kontroll av lufttryck i däcken, utökad kontroll av felkoder i fordonets OBD-system m.m.

Besiktningens kvalitet vid kontrollbesiktning

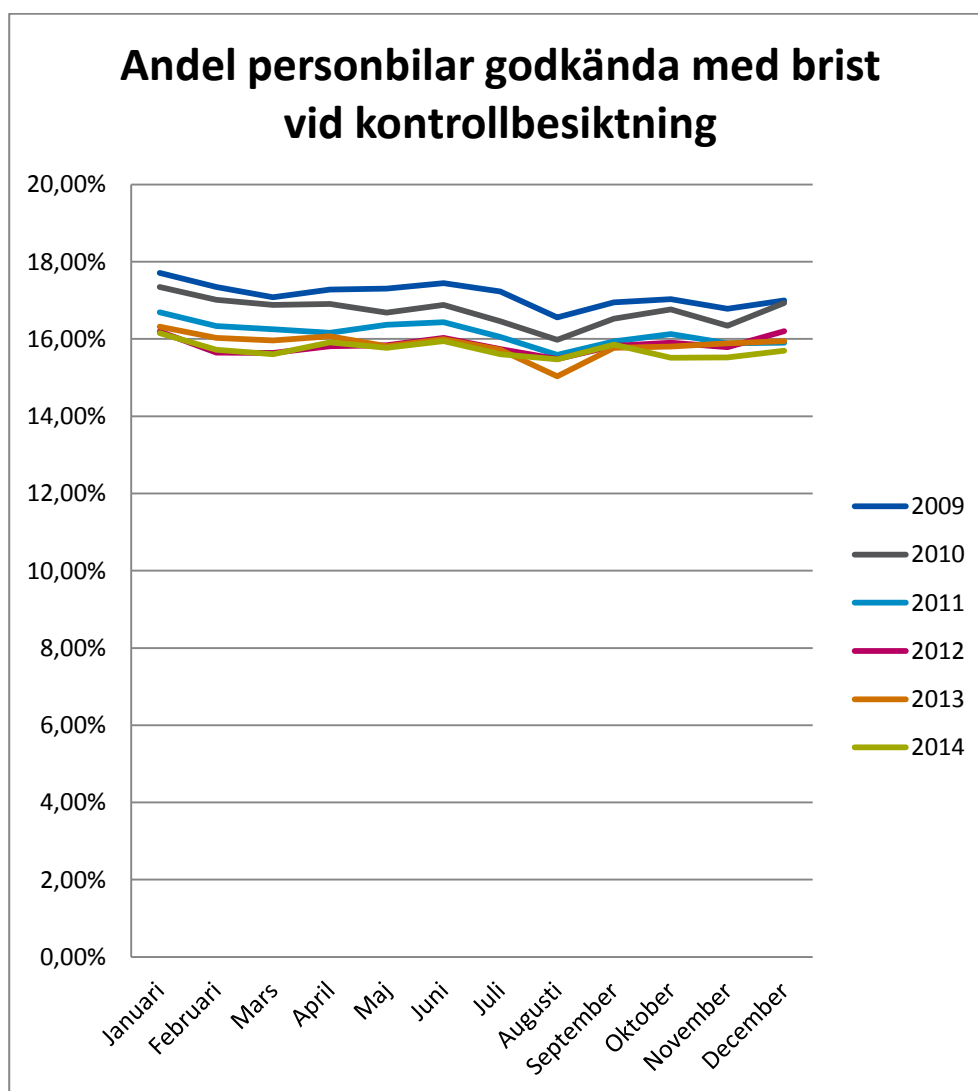
När det gäller besiktningens kvalitet på en övergripande nivå, så visar figur 2 nedan andel underkända personbilar vid kontrollbesiktning per månad. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller.



Figur 2. Källa: Transportstyrelsen.

Andelen underkända personbilar var som högst 2011. Från halvårsskiftet 2014 ligger underkännandandelen under 2009 års värden. År 2009 är särskilt intressant eftersom det är det sista hela året marknaden var i monopol. Vi anser inte att det behöver vara fel med den ökade frekvensen av godkända fordon under andra halvåret 2014 men kommer att följa utveckling med hjälp av ytterligare analyser.

Figur 3 visar andel personbilar godkända med brist vid kontrollbesiktning per månad. Andelarna innehåller bara första kontrollbesiktning, inte efterkontroller. Godkänd med brist kallas också villkorstvåa (2x). Det innebär att det ligger på fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet. En efterkontroll krävs om antalet 2x uppgår till fem eller fler, alternativt att det samtidigt förekommer brister med bedömningen 2 (ombesiktning) eller 3 (körförbud). Se vidare 1 kap. 2§ Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) 2010:84 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning.



Figur 3. Källa: Transportstyrelsen.

Frekvensen för fordon godkänt med brist har under 2014 följt övriga års fördelning dock på en lägre nivå än referensåret 2009.

Kontrollbesiktningar utanför ordinarie inställelseperiod

I de flesta fall styr slutsiffran i registreringsnumret när fordonet ska besiktas, det kallas fordonets besiktning- eller inställelseperiod. Transportstyrelsen kontaktas ofta av fordonsägare som genomfört kontrollbesiktningar någon eller några dagar innan fordonets ordinarie inställelseperiod. Det resulterar i att fordonsägaren får ett så kallat automatiskt registergenererat körförbud när den ordinarie inställelseperioden för fordonet passerat trots att hen i god tro genomfört en kontrollbesiktning under året. Fordonsägaren vänder sig då inte till besiktningföretaget för på brevet om körförbud står det Transportstyrelsen som avsändare. Det är viktigt att komma ihåg att det är strikt ägaransvar för fordonsägaren att låta besikta sitt fordon enligt de krav som ställs. Det står även fordonsägaren fritt att besikta hur många gånger hen själv vill.

Det är önskvärt att besiktningföretagen förtydligar informationen för att minimera merarbete för såväl fordonsägare som Transportstyrelsen.

Registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning

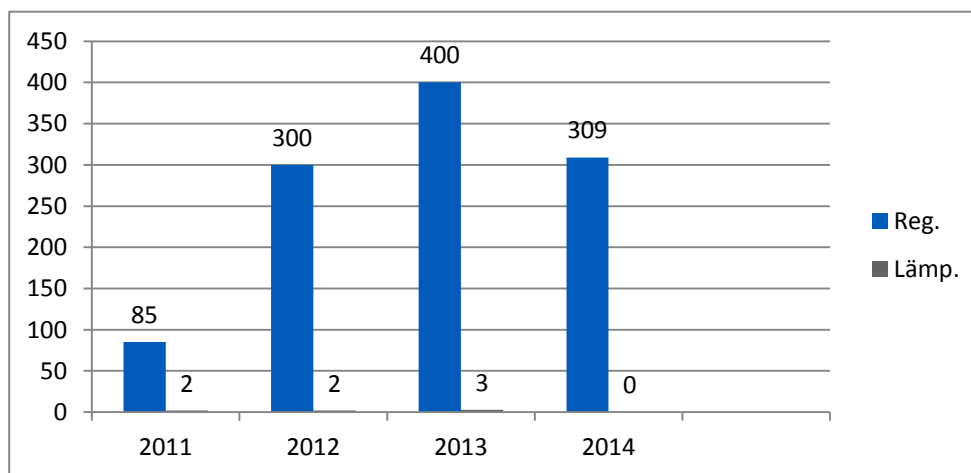
Transportstyrelsen har valt att från och med 2014 följa besiktningstyperna registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning genom att analysera Swedacs tillsynsrapporter. Detta för att dra slutsatser om hur marknaden fungerar inom dessa besiktningstyper.

Det innebär att vi inte har genomfört några egna stickprov genom stationsbesök under året utan resultatet baseras på de aktgranskningar som Swedac utfört. Swedac har under 2014 granskat sju av tio företag.

Resultat av granskningen:

Hos de sju företagen har sammanlagt 309 akter granskats av Swedac. Akterna som granskats är från registreringsbesiktningar. Inga lämplighets- eller mopedbesiktningar har granskats på grund av att det totala antalet genomförda besiktningar är så få. I 69 akter har det upptäckts avvikelser. Ibland förekommer det fler än en avvikelse i en akt. Detta innebär att ungefär en fjärdedel av de granskade akterna innehåller fel, vilket kan jämföras med en tredjedel 2013.

Avvikelserna består till största delen av bristfälligheter i besiktningsföretagens dokumentation, felaktiga tekniska data och felaktiga intyg.



Figur 4. Antalet akter som SWEDAC och Transportstyrelsen granskat tillsammans över tid. OBS! Fr.o.m. 2014 är det endast Swedac som granskat akterna. Källa. Transportstyrelsen och Swedac

Minskningen i antal aktgranskningar kan förklaras av att Swedac är på väg att förändra sitt arbetssätt från egen aktgranskning till att granska besiktningsföretagens egenkontroll.

Skillnader i andelen godkända besiktningar

Transportstyrelsen har valt att titta på andelen godkända kontrollbesiktningar av lätta personbilar i tre städer: Umeå, Västerås och Malmö. Dessa städer har valts utifrån kriterierna geografisk spridning, antal aktörer och befolkningsstorlek.

Den station som har flest utförda besiktningar av de jämförda har gjort knappt 40 000 stycken och den som utfört minst har gjort ca 3800 stycken. Det underlaget anser vi vara tillräckligt för att kunna jämföra resultatet.

I Umeå finns tre företag med fyra stationer representerade. AB Svensk Bilprovning (1), DEKRA Automotive AB (1) och Opus bilprovning AB (2).

Andelen godkända kontrollbesiktningar ligger i snitt från 43,1 till 54,5 procent mellan stationerna under 2014.

I Västerås finns fyra företag med fem stationer representerade. AB Svensk Bilprovning (1), DEKRA Automotive AB (1), Carspect AB (2) och Besikta Bilprovning i Sverige AB (1).

Andelen godkända kontrollbesiktningar ligger i snitt från 53,2 till 59,8 procent mellan stationerna under 2014.

I Malmö finns fyra företag med sju stationer representerade. AB Svensk Bilprovning (1), DEKRA Automotive AB (1), Carspect AB (3) och Besikta Bilprovning i Sverige AB (2).

Andelen godkända kontrollbesiktningar ligger i snitt från 48,8 till 57,6 procent mellan stationerna under 2014.

Slutsatser

Möjliga orsaker är:

- Skillnader mellan fordonens ålder.
- Skillnader mellan fordonens körsträcka.
- Socioekonomiska skillnader i stationernas upptagningsområden.
- Skillnad mellan företagens och teknikernas kompetens.

Vi menar inte att det behöver vara fel med dessa skillnader i godkännande men kommer att följa utveckling med hjälp av ytterligare analyser.

4.2 Stigande snittpriser för alla fordon utom släpvagnar

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen på marknaden via besiktningsföretagens prislistor. Utifrån dessa listpriser räknar vi fram snittpriser.

Listpris

Under 2014 har besiktningsföretagens listpriser generellt stigit för alla fordonstyper utom bromsad lätt släpkärra. Priset är högst i storstäderna och lägst i glesbygdskommuner och kommuner i glesbefolkade regioner¹³. Den farhåga som fanns inför omregleringen om högre priser i glesbygd där konkurrensen är liten har inte besannats.

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen för kontrollbesiktning och efterkontroll av kontrollbesiktning månadsvis via besiktningsföretagens prislistor på deras respektive hemsida. Nackdelen med denna metod är att den inte tar hänsyn till exempelvis rabatt vid förbetalning, lokala rabattkampanjer och rabatt för besiktning av stora fordonsflottor. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningsföretagen genom att begära in uppgifterna.

Fordonstyperna som företagen vanligtvis presenterar är personbil, lätt lastbil, lätt släpkärra och motorcykel. Lätt lastbil och lätt släpkärra har en totalvikt av maximalt 3500 kg. I de fall som besiktningsföretagen 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.

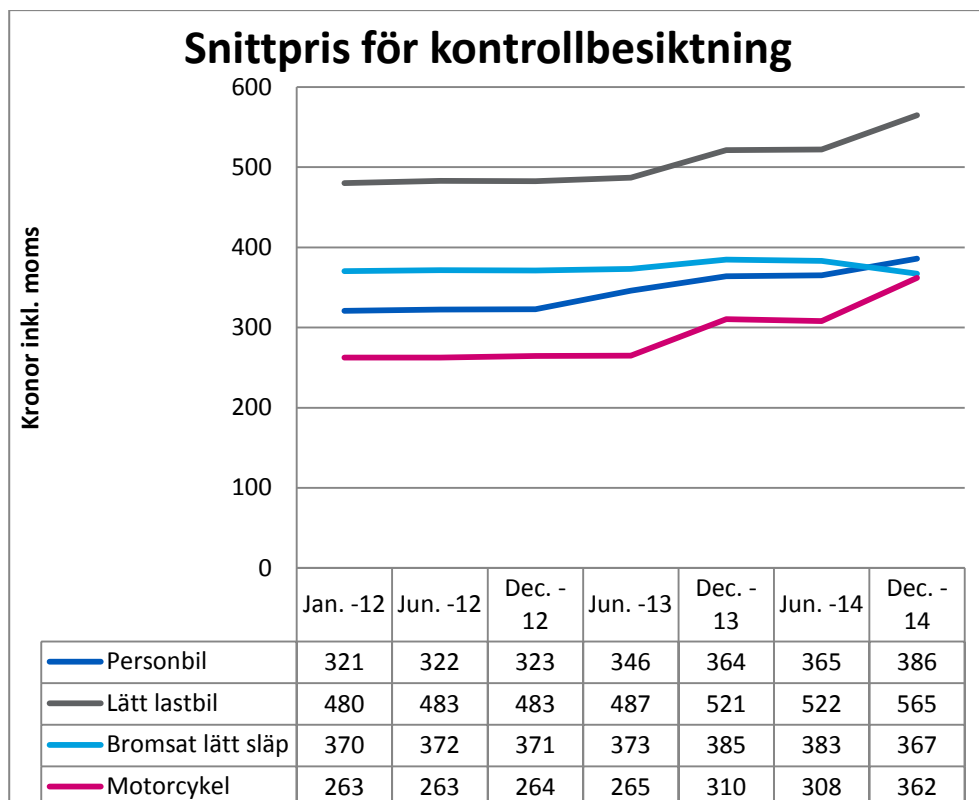
Snittpris

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.

¹³ För definition av olika kommungrupper: Se Sverige Kommuner och Landstings kommungruppsindelning 2011. <http://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppsindelning.2051.html> 2015-03-24.

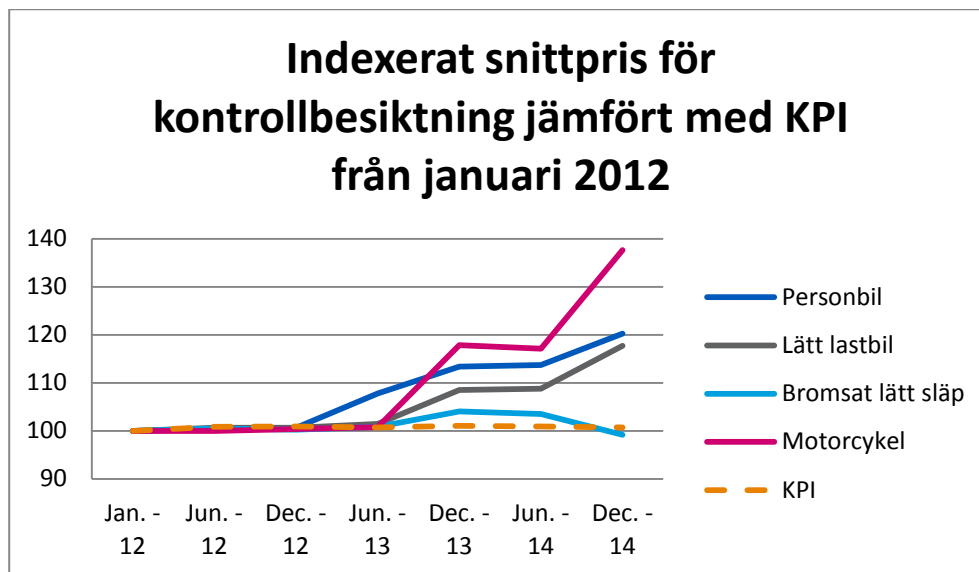
Kontrollbesiktning

Figur 5 och 6 visar hur snittpriset för kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2012.



Figur 5. Utvecklingen av snittpriset från 2012 för en kontrollbesiktning av utvalda fordonskategorier i hela landet. Vi har följt snittpriset sedan januari 2012, vilket är anledningen att det är startpunkten i diagrammet. Källa: Transportstyrelsen

- Mellan december 2013 och december 2014 har snittpriset för en kontrollbesiktning av motorcykel ökat med nästan 17 procent.
- Den procentuella minskningen för bromsat lätt släp och motorcykel från december 2013 till och med juni 2014 beror på att kunder valt besiktningsföretag med lägre listpriser snarare än prissänkningar.
- Under andra hälften av 2014 har höjda listpriser lett till ökat snittpris för personbil, lätt lastbil och motorcykel. Samtidigt har listpriset för en bromsad lätt släpkärra minskat.



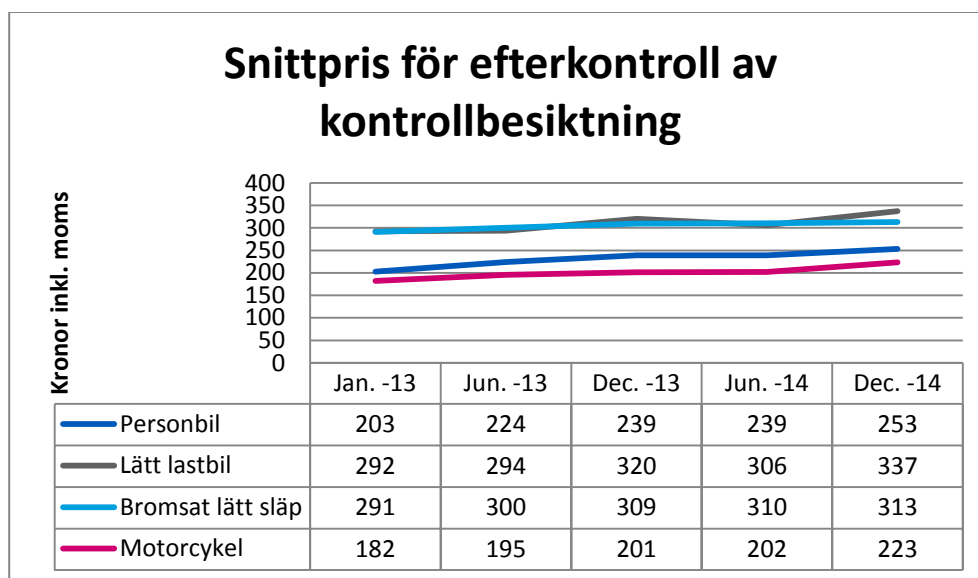
Figur 6 Indexerad prisutveckling för kontrollbesiktning jämfört med konsumentprisindex från januari 2012. Källa: Transportstyrelsen för snittpris och Statistiska Centralbyrån (SCB) för KPI (Se Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden PR 14 SM 1501).

Av figur 6 ovan framgår att prisutvecklingen för kontrollbesiktning av de undersökta besiktningstjänsterna varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället förutom för bromsat lätt släp.

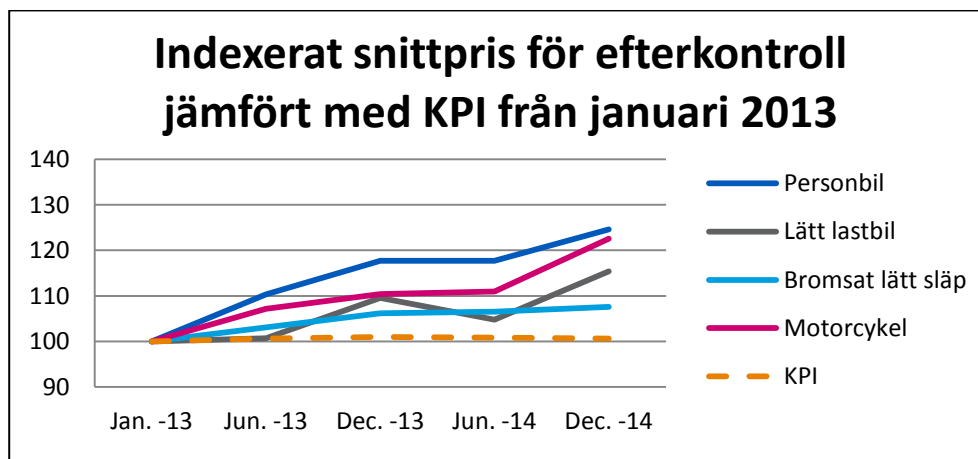
Efterkontroll

Figur 7 och 8 visar hur snittpriset för efterkontroll av kontrollbesiktning förändrats sedan januari 2013.

Under andra hälften av 2014 har höjda listpriser lett till ett ökat snittpris för samtliga undersökta fordonstyper.



Figur 7. Utvecklingen av snittpriset från 2013 för en efterkontroll av utvalda fordonskategorier i hela landet. Vi har följt snittpriset sedan januari 2013, vilket är anledningen att det är startpunkten i diagrammet. Källa: Transportstyrelsen



Figur 8 Indexerad prisutveckling för efterkontroll jämfört med konsumentprisindex från januari 2013. Källa: Transportstyrelsen för snittpris och Statistiska Centralbyrån (SCB) för KPI (Se Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden PR 14 SM 1501).

Av figur 8 ovan framgår att prisutvecklingen för efterkontroll av de undersökta besiktningstjänsterna varit högre än den allmänna prisutvecklingen i samhället.

4.3 Ingen teknikutveckling hos besiktningsföretagen

Vi föreskriver om minimikrav på den tekniska kontrollutrustning som besiktningsföretagen ska använda vid en besiktning. Se Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan TSFS 2010:78.

Våra stickprovsbesök visar att inget besiktningsföretag ligger över denna miniminivå eller bedriver någon egen systematisk teknikutveckling.

4.4 Fler besiktningsstationer ger ökad tillgänglighet

66 nya stationer har öppnats under året, men antalet verksamma tekniker har minskat marginellt. Antalet morgonöppna stationer har ökat och antalet kvällsöppna stationer har minskat under 2014.

Under året har vi följt utvecklingen avseende tillgänglighet bland annat utifrån kundklagomål, via besiktningsföretagens hemsidor och Swedacs ackrediteringsbeslut. Vi har valt att dela in tillgänglighetsbegreppet i två delar: geografisk tillgänglighet samt tidsmässig tillgänglighet och öppettider.

Vi följer också hur många besiktningstekniker som verkar på marknaden som en sekundär indikator på tillgänglighet.

De flesta besiktningsstationer har gått över till en kontantfri hantering vilket innebär kortbetalning eller faktura. Vi har under 2014 tagit emot två klagomål angående detta. Se Transportstyrelsens diarienummer TSV 2014-870 och TSV 2014-3208.

Under 2014 har Besikta Bilprovning i Sverige AB lanserat webbplatsen *Bokabesiktning.se* som samlar alla besiktningsstationer i Sverige, oavsett vilket besiktningsföretag de tillhör. På webbplatsen är det möjligt att söka besiktningsstation via en a-ö lista över orter eller via en karta. Platsen har även en textsökfunktion där det är möjligt att söka på ort. Genom att klicka på en station presenteras dess geografiska placering på en karta, adress, kontaktuppgifter till kundtjänst och en länk till besiktningsföretagets hemsida. Webbplatsen innehåller ingen information om respektive besiktningsstations öppettider, tjänsteutbud, bokningsläge eller priser.

Under andra halvåret 2014 lanserades även en hemsida där fordonsägarna har möjlighet att jämföra besiktningsföretagen mot varandra. På hemsidan www.carly.se finns det möjlighet att söka utifrån registreringsnummer, ort eller postnummer. På sajten ges information om pris, helgöppet, avstånd till besiktningsstationen samt möjlighet att länka vidare till besiktningsföretagens bokningssidor med mera.

Ett besiktningsföretag har infört en förändrad anmälningsrutin vid besiktning som bygger på att kunden har mobiltelefon och möjlighet till sms-tjänster. Kunden skickar ett sms för att visa att hen kommit till stationen och får sedan tillbaka ett sms med uppgifter om vid vilken port besiktningsteknikern väntar på fordonet. Detta upplevs som krångligt av en del kunder och utestänger även kunder som inte har tillgång till mobiltelefon eller har svårt att ta till sig information. Det kan även betyda extra kostnader för kunden som exempelvis trafikavgifter för sms-tjänsten.

Det finns även besiktningsföretag som exempelvis vid drop-in-besiktning ger kunden möjlighet att via sms få veta när det är deras tur i kön. På det viset kan kunden utträta andra ärenden istället för att vänta utanför besiktningstationen.

Ett besiktningsföretag har på sin hemsida lanserat en produkt: Lämna och Hämta ditt fordon. Kunden lämnar sitt fordon på stationen på morgonen och hämta den senare under dagen. Tjänsten är i sig ingen direkt nyhet, den har funnits tidigare på olika stationer oftast riktad mot företagskunder.

Geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2014 jämfört med föregående år. Under året har antalet besiktningsstationer för lätta fordon ökat från 314 till 380, vilket motsvarar en ökning med 21 procent. Tre besiktningsstationer har stängts och återöppnat i närområdet.

Jämtland är det enda län där inga nya stationer etablerats sedan omregleringen 2010. Samtidigt har antalet stationer på Gotland fyrfaldigats, se tabell 3.

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

Tabell 3. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2014. Gröna siffror visar en ökning jämfört med föregående år. Källa: Transportstyrelsen och Swedac.

Besiktningsföretaget ClearCar AB har fortsatt valt att etablera stationer i kommuner som tidigare saknade besiktningsstation. Exempel på sådana kommuner är Askersund, Degerfors, Ockelbo, Orust, Oxelösund och Örskelljunga.

Tidsmässig tillgänglighet och öppettider

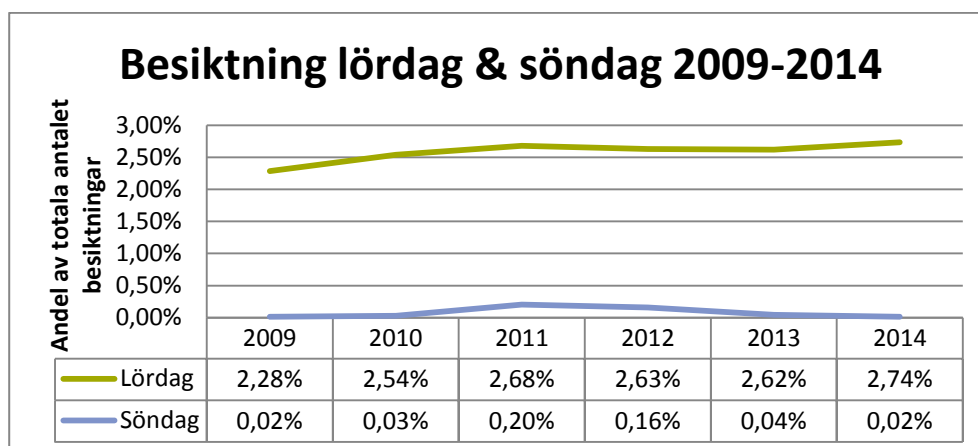
Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider månadsvis via besiktningföretagens hemsidor. Det finns i dagsläget ingen station som öppnar före klockan 06:00 eller stänger efter klockan 22.00. Vi har valt att presentera öppettiderna fyra gånger per år, se tabell 4. I tabellen finns endast ordinarie öppettider med och stationer som varit öppna varje vecka i månaden. Det betyder att stationer som är öppna någon eller några helgdagar i månaden inte är med i tabellen. Vi har inte kunnat följa tillgängligheten för besiktning av fordon i kategori 3 (övriga fordon) eftersom besiktningföretagen inte publicerar öppettider för dessa fordon. Figur 9 visar andelen besiktningar som rapporterats lördagar och söndagar under åren 2009-2014.

Värt att notera är att:

- Från december 2013 till december 2014 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 ökat.
- Från december 2013 till december 2014 har antalet stationer som stänger efter klockan 18:00 minskat.
- Antalet stationer som har öppet på lördagar har minskat något men andelen besiktningar rapporterade på lördagar har ökat något från 2013 till 2014.
- Ingen station var kontinuerligt öppen på söndagar under 2014. Andelen besiktningar rapporterade på söndagar har sjunkit från en även tidigare låg nivå. 2014 var andelen hälften jämfört med 2013 och en tiondel jämfört med 2011.

Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet före 07:00	December - 13	9	9	9	9	9		
	Mars -14	10	10	10	10	10		
	Juni -14	12	12	12	12	12		
	September -14	12	12	12	12	12		
	December - 14	14	14	14	14	13		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet efter 18.00	December - 13	25	25	25	25	3		
	Mars -14	18	17	17	17	1		
	Juni -14	16	15	14	14	2		
	September -14	15	14	13	13	2		
	December - 14	17	16	15	15	2		
Antal Stationer		Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Öppet på lördag och söndag	December - 13						101	0
	Mars -14						99	0
	Juni -14						95	0
	September -14						91	0
	December - 14						94	0

Tabell 4. Antal stationer som har öppet före 07:00 och efter 18:00 veckodagar samt antalet stationer som har öppet på lördag och söndag under 2013 och 2014. Källa: Transportstyrelsen.



Figur 9. Besiktningar lördag och söndag 2009-2014. Källa: Transportstyrelsen.

Normalt har stationerna i glesbygdskommuner öppet vardagar mellan kl. 07:00 och 16:00.

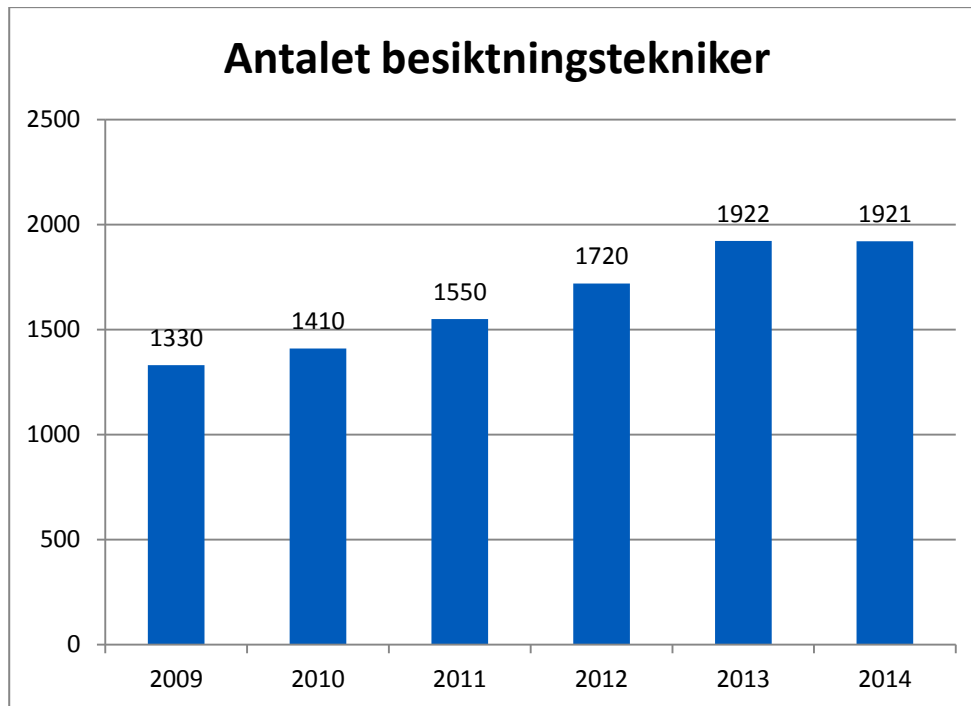
För registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning har flertalet besiktningsföretag valt att förlägga sina öppettider till mellan kl. 07:00 och 16:00 måndag till fredag. Några besiktningsföretag har ambulerande besiktningsingenjörer som ansvarar för registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning på ett flertal stationer. Det finns en risk att tillgängligheten äventyras ju fler stationer en sådan besiktningsingenjör betjänar. Antalet stationer som erbjuder registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktningar är 2014 cirka 170 stycken enligt Swedacs ackrediteringsbeslut.

Vid stickprovsbesök på vissa besiktningsstationer med besiktningsbana över inspektionsgrop har vi sett tecken till tillgänglighetskonkurrens mellan tunga fordon och lätta fordonskombinationer bestående av bil och släp. Anledningen är att tunga fordon och lätta släp tar olika lång tid att besikta vilket i vissa fall försvårar bokningen.

Det har kommit till vår kännedom att Svensk Bilprovning AB har minskat besiktningen på Holmön utanför Umeå från två till ett tillfälle per år. Besiktningsföretaget hänvisar till en bilfärja som ska börja gå. Enligt den information som fanns tillgänglig i januari 2015 från Trafikverket kommer färjan att sättas i trafik våren 2015.

Antal verksamma tekniker har stagnerat under 2014

Transportstyrelsen följer utvecklingen av antalet verksamma tekniker över tid genom att begära in uppgiften från besiktningsföretagen månadsvis juni-juli varje år. Vid halvårsskiftet 2014 verkade 1921 tekniker på marknaden. Det betyder att antalet verksamma tekniker har stagnerat 2014, se figur 10.



Figur 10. Antal verksamma besikningstekniker. Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

Under året har det nya certifieringsföretaget NDT Training Center AB etablerat sig på marknaden vilket gör att det finns två företag som certifierar besikningstekniker. Enstaka besiktningsföretag har under året bedrivit utbildning av egen personal i egen regi. Samtidigt har certifieringsföretag genomfört certifieringsprocessen regionalt.

5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

Vårt viktigaste och slutliga verktyg är avrapportering. Vunna erfarenheter från tillsynen återkopplas till såväl fordonsbesiktningsbranschen som Swedac och även intern inom Transportstyrelsen. Swedac som ackrediterande myndighet återkopplar till oss avseende de åtgärder Swedac kräver av besiktningsföretagen.

Vi skickar rapporter från våra stickprovsbesök till såväl Swedac som aktuellt besiktningsföretag. Uppmärksammade brister i hur regler följs redovisas i rapporterna, se kapitel 4.1. Vi redovisar alla avvikelser och även hur många besiktningar vi följt. Swedacs sakansvarige¹⁴ återkopplar till oss vilka eventuella åtgärder de vidtagit med anledning av rapporten. Det ska i detta sammanhang klarläggas att vi saknar mandat att kräva åtgärd av besiktningsföretagen. Vi går igenom Swedacs återkoppling av rapporten inför kommande stickprov.

För att följa om marknaden fungerar väl tar vi även del av de klagomål som kommer till Swedac. Även i dessa klagomål så finns det signaler från kunder att alla tekniker inte alltid gör alla kontrollmoment, se även kapitel 4.1. Erfarenheterna från tillsyns- och marknadsövervakningsarbetet återförs internt inom Transportstyrelsen till regelgivande enhet. Frekvensen på återrapporteringen varierar, allt efter behov.

Återkopplingen internt till Transportstyrelsens vägtrafikregister sker i form av förslag på förbättringsåtgärder för att öka kvaliteten i inmatade data från besiktningsföretagen.

Under året har vi kontrollerat samstämmigheten mellan föreskrifter, stöddokument och inrapporterad besiktningsdata. Genomgången har resulterat i en översyn av delar i vägtrafikregistret och våra föreskrifter.

¹⁴ Befattningen *Sakansvarig (SAKA)* har under året ersatts av *BedömningsOmrådesExpert (BOE)*.

Samverkansmötena används för informationsöverföring mellan branschen, Swedac och Transportstyrelsen samt för diskussion av aktuella frågor. Exempel på ämnen kan vara kommande förändringar i regler och IT-stöd. Under året har två samverkansmöten hållits.

Vid mötet våren 2014 utarbetades ett arbetssätt för hur klagomåls- hanteringen ska fungera för att motverka att kunder vänder sig till flera myndigheter och besiktningsföretag i ostrukturerad ordning. Klagande kunder ska i första hand vända sig till företaget och branschorganisationen för fordonsbesiktningsmarknaden (SWETIC¹⁵). Vi har uppmärksammat att branschorganisationen och företagen har varit mindre bra på att kommunicera denna förändring till sina kunder. Kunder hänvisas i stor utsträckning fortfarande till oss och Swedac trots att företagen själva ska hantera sina klagomål.

Vi har även märkt av att besiktningstekniker kontaktar vår support för tolkningar av regelverk vilket borde hanteras av SWETIC. Detta är särskilt viktigt ur perspektivet att hela branschen behöver få ta del av alla frågeställningar.

Swedac redovisade en uppföljning hos besiktningsföretagen efter vår rapportering av återkommande brister som visar en positiv trend.

Vid mötet hösten 2014 var inriktningen mer mot frågor och gruppdiskussioner om regelförändringar via internationella lagstiftningar som direktiv och förordningar. Gruppdiskussionerna berörde olika typer av praktiska fall exempelvis skillnad i regelverk som hanterar fordon tagna i bruk och nya fordon. Under höstmötet var det ingen medverkan från Transportstyrelsens trafikregister avseende register- och IT-frågor.

¹⁵ Swedish Association for Testing, Inspection and Certification.

5.1 Utfall av 2014 års fokusområden

I rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2013¹⁶ uttryckte vi fokusområden för det fortsatta arbetet under 2014.

Detta har hänt:

- Företagsekonomiska villkor för etablering på marknaden. Studien har utmynnat i att vi på ett fördjupat sätt börjat följa produktiviteten, både hos enskilda besiktningföretag och hos marknaden i stort. Se avsnitt 3.5.
- Besiktningföretagens lönsamhetsutveckling. Vi följer besiktningföretagens lönsamhetsutveckling via respektive företags bokslut. Nackdelen med denna metod är att vi får information med en viss förskjutning i tid. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningföretagen genom att begära in uppgifter.
- Marknadsövervakning av priset avseende pris för efterkontroll. Vår marknadsövervakning omfattar numer även prisutvecklingen avseende pris för efterkontroll.
- Likformighetsbedömning. Vi har under året upphört med likformighetsbedömning som metod med hänvisning till avsaknad av mandat/förordnande att få tillgång till fordonet utanför besiktningshallen. Likformighetsbedömning var en arbetsmetod för att kvalitetssäkra resultatet av utförda besiktningar.

¹⁶ Transportstyrelsen, Diarienummer: TSV 2014:969, kapitel 9.

6 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att snittpriset stigit under året för besiktning av personbil, lätt lastbil och motorcykel. Samtidigt har snittpriset för en lätt bromsad släpkärra minskat. I och med omregleringen fanns en oro att priserna skulle stiga mer i glesbygd, vilket vi inte kunnat se hittills. Den geografiska tillgängligheten har ökat i form av att det har öppnats flera stationer, men det har inte skett någon större förändring vad gäller den tidsmässiga tillgängligheten (öppettider). Farhågan om sämre tillgänglighet i glesbygd i form av färre stationer har inte besannats. Antalet besiktningstekniker ligger på samma nivå som 2013. Våra stickprovsbesök visar att de företag som verkar på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en jämbördig kvalitet i besiktningsarbetet avseende regelefterlevnad på sina besiktningar. Alla besiktningstekniker genomför dock inte alla föreskrivna kontroller på alla fordon. Vi har inte noterat någon systematisk teknikutveckling av kontrollutrustning eller kontrollmetoder. Däremot har det under året dykt upp en rad tjänster som med hjälp av informationsteknik på olika sätt syftar till att förenkla för kunderna.

7 Rekommendationer

För besiktningsföretagen är det känt att alla tekniker inte genomför alla kontroller på alla fordon. Detta har både Transportstyrelsens och Swedacs tillsyn visat. Vi anser att det finns utvecklingspotential i frågan om såväl regelefterlevnad som fordonsägarens rätt att få en fullgod tjänst. Det är positivt om besiktningsföretagen själva verkar för att förtroendet för fordonsbesiktningsbranschen kvarstår på en omreglerad marknad.

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

Det är önskvärt att besiktningsföretagen förtydligar informationen till de kunder som besiktar utanför sin besiktningsperiod för att minimera merarbete för såväl fordonsägare som Transportstyrelsen.

8 Transportstyrelsens arbete 2015

Under 2015 kommer vi utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget att rikta ökat fokus på fordonsägarnas upplevelse av omregleringen.

Vi kommer även att arbeta med att vidareutveckla vår tillsynsdatas. Målet är att kunna genomföra mer fördjupade analyser.