

Datum
2025-01-16
Handläggare
Patrik Andersson
Väg och järnväg
Teknik väg
Tillsyn vägteknik

**Sammanfattning uppföljning tillsyn
oegentligheter
Fordonsbesiktningsbranschen**

2025-01-16

Innehållsförteckning

FORDONSBESIKTNINGSBRANSCHEN.....	1
2025-01-16.....	1
1. ALLMÄNT	3
1.1 Syfte och omfattning	3
2. RESULTAT	3
2.1 Uppföljning oegentlighetstillsyn:.....	3
2.2 Trafiksäkerhet och miljö	5
2.3 Prisutveckling	7
2.4 Teknikutveckling.....	7
2.5 Tillgänglighet	7
2.6 Övrigt.....	7
3. IAKTTAGELSER	11

1. Allmänt

1.1 Syfte och omfattning

Tillsynen är en del i Transportstyrelsens uppdrag att kontrollera att besiktningens verksamhet fungerar väl enligt fordonslagen 5 kap § 3a.

Granskningen genomfördes mot kraven i fordonslagen, fordonsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter inom området.

Syftet med tillsynen var att genomföra en uppföljning av Transportstyrelsens utförda tillsyn avseende oegentligheter under 2023. I samband med tillsynen gjordes även iakttagelser inom områdena trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Uppföljningen genomfördes genom att besöka 93 av de större¹ företagens besiktningstationer i 19 län, fyra av de små företagens besiktningstationer i två län och besöka tre företag som genomförde besiktningar i fält vid fem tillfällen av kategori 3² fordon.

2. Resultat

2.1 Uppföljning oegentlighetstillsyn

Vi förde diskussioner med de anställda som närvarade vid besöken både chefer och besiktningstekniker.

Diskussionerna handlade om upplevelser och erfarenheter inom temat oegentligheter. Frågorna som ställdes var till exempel.

2.1.1 Har du blivit utsatt för mutförsök?

Frågan har ställts till 207 tekniker totalt på de stora företagen, varav 66 tekniker svarar att de blivit utsatta för mutförsök. Ingen av intervjuade teknikerna på de små företagen eller kategori 3 företagen uppger att de blivit utsatta för mutförsök.

Några exempel på typer av mutförsök återberättade av tekniker beskrivs nedan:

¹ Besiktningföretag med mer än en besiktningstation.

² 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. Lag (2010:39).

- Tekniker har aldrig blivit utsatt för mutförsök av en kund på stationen men berättar att en okänd person har tagit kontakt via Messenger och frågat om teknikern utför ”fulbesiktningar”.
- Tekniker har blivit erbjuden muta ett par gånger, t.ex. 500kr för att godkänna ett fordon med för höga avgasvärden.
- Tekniker uppger att denne blivit erbjuden 10000kr för att godkänna en sänkt bil.
- Tekniker har blivit erbjuden muta för ganska länge sen, 10000kr av en bilhandlare för att godkänna ett extremfordon.
- Tekniker har blivit tillfrågad om hen kunde rapportera en besiktning för en bil som stod i Spanien, vilket skulle bli fördelaktigt för teknikern.
- Tekniker har blivit erbjuden alkohol för att inte anmärka mot färgade sidorutor.
- Tekniker beskriver ett mutförsök, 1000kr för att godkänna en motorcykel som hade för hög ljudnivå.
- Har blivit erbjuden muta. Det låg en lapp och 1500kr vid växelspaken. På lappen stod det ”släpp igenom handbromsen så får du 1500kr”.
- Ja flera gånger när kunder har åkt förbi innan besiktningstillfället och frågat om de kan köpa sig fria från anmärkningar.

Teknikerna som uppger att de blivit utsatta för mutförsök beskriver att det inträffat i närtid eller för flera år sedan.

Vissa tekniker uppger att de hört talas om kollegor i samma eller andra företag som begår eller misstänks begå oegentligheter.

2.1.2 Har du kunskap om era interna rutiner angående oegentligheter?

Frågan har ställts till 42 chefer och 161 tekniker totalt på de stora företagen. Samtliga chefer och tekniker bedöms inneha kunskap om rutinerna förutom en chef och sex tekniker. Alla intervjuade teknikerna på de små företagen och kategori 3 företagen bedöms inneha kunskap om rutinerna.

Samtliga anställda som har kunskap om rutinerna skulle vid eventuellt utförsök kontakta närmsta eller högre chef för hantering. På flera företag uppger teknikerna att det finns ett visselblåsarsystem.

Övervakningskamera finns installerat på några stationer.

Flera stationschefer berättar att det vid nyanställning görs en kontroll av sökandes ekonomiska situation samt utdrag ur belastningsregistret.

En del tekniker berättar att man får information om policys mot oegentligheter vid introduktionen och sedan löpande minst årligen.

Vissa chefer uppger att nyanställda inte får gå ensamma på en station direkt efter certifiering. De går med handledare tills både teknikern och handledaren anser att teknikern är redo att jobba själv.

2.2 Trafiksäkerhet och miljö

Vi deltog vid flera besiktningar på de stationer där besiktningar genomfördes vid tillsynstillfället.

På ett antal stationer gjordes avsteg från föreskrivna regler under besiktningarna som vi deltog vid. Iakttagelserna av avsteg från föreskrifter återkopplades muntligt direkt till teknikern och eventuellt närvarande chef i samband med besöket, samt rapporterades även till ledningen i respektive företag. Dessa iakttagelser redovisas under punkt 3 längst ner i denna rapport.

2.2.1 Har du fått information om eCall och i så fall underkänt något fordon?

Intervjuer har genomförts på 90 stationer och samtliga stationer förefaller ha fått information och upplevs inneha kännedom om kontrollen. Det upplevdes dock som om fyra tekniker har begränsad kännedom.

2.2.2 Hur tillämpar du föreskriftens paragraf om kontroll av frivillig utrustning, t.ex. underkänner du en sidokörriktningsvisare som är ur funktion på ett fordon årsmodell 1985?

Intervjuer genomfördes på ett större antal stationer om tillämpning av 2 kap. 11 § TSFS 2017:54 gällande kontroll av utrustning som inte är obligatorisk.

Sammantaget kan vi konstatera att frivillig utrustning bedöms olika på stationerna och ibland även mellan teknikerna på samma station. Det har observerats olika hantering gällande kontroll av frivillig utrustning i branschen, vilket har återkopplats till sektion regler fordonssäkerhet på Transportstyrelsen för eventuell justering/förtydligande i föreskriften.

2.2.3 Hur hanteras alternativ kontroll av bromsprestanda vid halt väglag?

Intervjuer genomfördes på ett större antal stationer. Svaren innehöll allt från att vissa tekniker underkänner fordonet och bjuder på efterkontrollen, till att tekniker nekar besiktning, andra genomför besiktningen efter bästa förmåga.

Sammantaget är bedömningen att hanteringen av bromskontroll genom retardationsprov varierar mellan de besökta stationerna. Det har observerats olika hantering av bromskontroll genom retardationsprov i branschen, vilket har återkopplats till sektion regler fordonssäkerhet på Transportstyrelsen för eventuell justering/förtydligande i föreskriften.

2.2.4 Hur bedömer du ett halvljus med låg inställning vid efterkontroll om det vid den föregående besiktningen var anmärkt på hög inställning?

På en del stationer intervjuades tekniker om bedömning av halvljusinställning vid efterkontroll, om det vid en kontrollbesiktning var anmärkt på inställning hög och det vid efterkontrollen är inställning låg på samma strålkastare.

Svaren av hur halvljusinställning vid efterkontroll skulle hanteras, avviker mellan de besökta stationerna och teknikerna, vissa bedömer bristen med 2 och andra med 2x.

2.2.5 Genomför du kontroll av P-märkta brister efter föreläggande vid flygande inspektion?

På en del stationer frågades teknikerna om hur de hanterar P-märkta brister från flygande inspektion.

Det verkar inte vara helt känt bland alla teknikerna hur p-märkta brister ska hanteras.

2.3 Prisutveckling

Betalning med kontanter är inte möjligt på mer än något enstaka företag. Betalning sker företrädesvis genom förbetalning, betalkort eller swish. I undantagsfall kan företagen efterfakturera kunden för den utförda besiktningen.

Tekniker uppger att rabatter kan ges i kassasystemet vid betalning på stationen.

2.4 Teknikutveckling

En del i att förebygga oegentligheter på de större företagen är fotografering av fordon som besiktas, som en del i att säkerställa att fordonet varit på plats. Personalen på flera stationer nämner att de är positivt inställda till att rutinen med fotografering har införts.

En del företag erbjuder besiktningsprotokoll elektroniskt som ett alternativ till ett fysiskt pappersprotokoll.

2.5 Tillgänglighet

Fyra stationer som besöktes var stängda aktuell dag trots att det enligt hemsidan var öppet.

På vissa stationer kan medborgare med funktionsnedsättning, som t.ex. sitter i rullstol inte enkelt ta sig in genom dörren men på de flesta stationer finns möjlighet att komma in i besiktningshallen genom porten. På de flesta besökta stationerna hämtas fordon utanför och på övriga körs fordon in i besiktningshallen av kunden.

Flertalet mindre stationer uppger att också lätta släp besiktas, flera av stationerna utför endast kontrollbesiktning av obromsade släp.

Någon station uppger att de har tekniker med behörighet för begränsade registreringsbesiktningar, som gör en del förrättningar, mest demontering av dragkrok.

Flertalet stationer kommer att starta med bokningsbara tider för MC när det blir halkfritt.

2.6 Övrigt

I samband med besöken samlades även synpunkter från tekniker på regler och rapportering av besiktningar till Transportstyrelsen in. Dessa har sedan sammanställts och rapporterats till berörda sektioner se tabell nedan.

ID	Synpunkt	Omfattning
1	Vägtrafikregistret ligger nere alldeles för ofta. Transportstyrelsen borde förbättra detta.	Flera stationer flera tekniker på fyra företag
2	Halvljus ur funktion borde bedömas med 2 istället för 2x. Tekniker upplever att inställningen ofta är felaktig efter byte av lampa.	Två stationer på två företag
3	Teknikerna anser att det är onödigt att utföra OBD kontroll om inte felindikatorn lyser eller om avgasvärden är felaktiga.	Fyra stationer flera tekniker på tre företag
4	Borde vara hårdare bedömning på slitna däck MC	En station på ett företag
5	Tekniker anser att gränsen för underkännande av bromsbelägg borde vara 3 mm.	En station på ett företag
6	Borde vara hårdare bedömning på slitna bromsbelägg(2:a).	En station
7	Tekniker menar att de upptäcker en del brister på besiktning befriade fordon då de gör trafiksäkerhetskontroller på dessa. Han vill ha besiktning vartannat år på dessa fordon.	En station på ett företag
8	Varför kallas det brusten fjäder och inte bara skadad det är väl samma sak. Det finns inte beskrivet brusten i föreskrift, det finns dock att välja i termkatalog och i manual för rapportering av brister.	En station på ett företag
9	Kontroll bränslesystem på gasfordon borde vara helt intygsbaserat. Tekniker anser inte att de har fått tillräckligt med utbildning för det utan att verkstäderna gör ett bättre jobb. Den enda utbildningen de har fått är hur gasdetektorn fungerar och hanteras.	Två stationer på två företag
10	Konstigt att bedöma positionslykta svagt ljus med 2 medan ur funktion bedöms med 2x.	En station på ett företag
11	Vindrutespolare ur funktion borde bedömas med 2x och inte med 2.	Två stationer två företag
12	Vid ett möte om oegentligheter framförs att ett certifikatsregister hos Transportstyrelsen vore önskvärdt för att förebygga att tekniker som sysslat med oegentligheter sedan tar anställning på annat BO.	En station ett företag
13	För låga kunskapskrav på nya tekniker i nuläget vilket medför lång utbildningsväg och osäkra tekniker. Borde krävas tre års erfarenhet det blir svårt att göra ett bra jobb som ny tekniker utan fordonsbakgrund.	Tre stationer tre företag
14	Transportstyrelsens tillsyn borde innefatta mystery shopping samt att	En station ett företag

	följa upp snabba besiktningar statistiskt.	
15	Föreskriften för kontrollbesiktning borde uppdateras med när ett sideskydd ska anses vara påtagligt skadat.	En station ett företag
16	Önskemål att "torkarblad skadat" ska införas i grund för bedömning	En station ett företag
17	Tycker inte det är rimligt att det finns stationer där tekniker arbetar ensamma. Speciellt inte att man sätter en ny certifierad tekniker ensam.	Fyra stationer fyra företag
18	Transportstyrelsens regler hänger inte med i teknikutvecklingen. Vi borde föreskriva om att identifiera fordon på alternativa sätt.	En station ett företag
19	Borde finnas möjlighet att bedöma dörrgångjäm som glapp istället för bristfälligt.	En station ett företag
20	Transportstyrelsens regler hänger inte med i teknikutvecklingen. Vi borde föreskriva om andra typer av ljusmätare.	Två stationer två företag
21	Borde vara hårdare bedömning på rost så som sidobalk, 50 cm är för mycket för en 2:a borde vara lägre gräns.	En station ett företag
22	Elbilar borde kontrolleras när det gäller överslagsskydd.	En station ett företag
23	Upplever sjunkande kvalitet på nya tekniker, det är för enkelt att klara certifieringen.	En station ett företag
24	Svårt att göra en kontroll och korrekt bedömning av ledkonverterade strålkastare då det inte finns möjlighet att avgöra vad som är monterat.	En station ett företag
25	Borde vara högre krav vid miljökontroller.	Två stationer två företag
26	Stationschef tycker vi borde införa kameraövervakning i besiktningshallarna i Sverige.	En station ett företag
27	Stationschef/Tekniker tycker att de borde få mer utbildning på funktioner i bilarna.	En station ett företag
28	Tekniker påtalar att de inte skriver noteringar vilket kan bli missvisande i händelse av försäljning av ett fordon.	En station ett företag
29	För stor skillnad mellan de olika utbildningsutbildningarna, gillar inte distansutbildning och sen besikta ensam.	En station ett företag
30	Bilprovningen, Opus och Besikta borde inte få en fördel i konkurrens genom att äga gammal fordonsdata, vilken inte övriga bolag har tillgång till. T.ex. har en dragkroksbesiktning inte kunnat godkännas hos bolaget då uppgifter saknas och kund inte kunnat få fram dessa heller. Men sedan kunde Bilprovningen godkänna fordonet	En station ett företag

	med hjälp av gamla fordonsdata pärmar.	
31	Tekniker saknar möjligheten att anmärka med feltypen ur funktion på felindikator motorelektronik. Denna möjlighet finns för exempelvis ABS indikering.	En station ett företag
32	LED konvertering på motorcykel, köps det rakt av utan intyg likt personbil?	En station ett företag
33	Borde underkänna vinterdäck som slitna när det är <3 mm mönsterdjup.	Två stationer två företag
34	Tekniker som besiktar tunga fordon upplever viss frustration över att de får fler och fler Scania 6x4 och 8x4 med klockoppling mellan drivaxlar som enligt information i handbok inte får köras i bromsprovaren.	En station ett företag
35	LED-belysnings konvertering upplevs inte hanterats korrekt av Transportstyrelsen då det gått fram och tillbaka för tekniker huruvida de ska underkännas eller godkännas.	En station ett företag
36	Teknikerna tycker det är för låga förkunskapskrav på kompetens för tekniker som ska besikta kategori 3 fordon.	Flera tekniker ett företag
37	Det borde finnas en förhandsgranskningsfunktion i besiktningsswebben innan rapportering.	Flera tekniker tre företag
38	Manualen för rapportering är bra hjälp vid uppbyggnad av rapporteringsstöd.	Tekniskt ansvarig ett företag
39	Det har inneburit lite högre kostnader då det tagit tid att ansluta vårt system för rapportering till Trafikregistret, men Transportstyrelsen har ändå varit tillmötesgående under resans gång.	Tekniskt ansvarig ett företag
40	Beräkningsformeln för retardation är onödigt krånglig och anser att det hade varit enklare med gränsvärden i m/s ² .	En tekniker ett företag
41	Hela bilaga 3 behöver ses över då den inte anses uppdaterad t.ex. miljökontroll för fler fordon än bara EG Mobilkran	Två tekniker och specialist teknisk kvalitet två företag
42	Det behöver kunna anmärkas om bilbälte saknas vilket inte går idag.	En tekniker ett företag
43	Vill ha krav på kilometerskyld på Traktor B.	En tekniker ett företag
44	Borde vara möjligt att ange feltypen saknas på konturmärkning.	En station ett företag
45	Synpunkter på kommande förändringar i TSFS 2017:54 lämnades. Teknikerna tycker det är alldeles för hård bedömning med körförbud på parkeringsbroms med en total bromskraft < 8 % av fordonets totalvikt.	En station ett företag

46	Tycker det är för hårt att bedöma konturmärkning som delvis saknas med bedömning 2.	En station ett företag
47	Vid inmatning av uppgifter till vägtrafikregistret, är det tvingande att ange antal axlar och uppgifter om axelavstånd för personbilar i rapporteringsverktyget. De uppgifterna ska inte registreras för personbilar enligt TSFS 2009:59. Man tycker även att det ska vara möjligt att ange uppgifter om däckdimensioner i avsett fält när det gäller A-traktorer också. Som det är nu anges uppgifterna som tilläggsinformation.	En station ett företag

3. Iakttagelser

Iakttagelser redovisas i tabellen nedan.

ID	Regler	Observation	Omfattning
1	TSFS 2017:54 kap 3 § 4	Vid efterkontroll på bländande halvljus konstaterades att halvljuset var för lågt inställt. Bristen bedömdes med 2:a istället för 2x. Instruktion i handbok anger att brister som beror på följdfejl av reparation ska hanteras på detta sätt.	En tekniker ett fordon ett företag
2	TSFS 2017:54 bilaga 1 1.1.2	Dörrstolpe A, B och C samt sidobalk kontrollerades inte fullständigt då inte dörrarna öppnades mer än till säkerhetsspärren tog stopp	Fyra tekniker flertalet fordon fyra företag
3	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.1.1	Tekniker missar en skada på däckets utsida på höger framdäck.	En tekniker ett fordon
4	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.1.2.1	Hjulfrigång kontrollerades inte genom att hjulen vrids mellan fulla rattutslag på axel som lyfts.	En tekniker ett fordon ett företag
5	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.1.3.2	Tekniker uppmärksammade inte att hjulbult saknades på fordonet vid en besiktning.	Två tekniker en station ett företag
6	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.2.1	Rostskadekontroll med kontrollverktyg utförs inte då rostangrepp konstateras.	Tre tekniker tre fordon tre företag
7	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.2.1.1	Brusten fjäder kontrollerades inte	En tekniker flera fordon
8	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.2.2	Övre fjädersäte fram kontrollerades inte	Fem tekniker flertalet fordon fem stationer tre företag
9	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.3.3.1	Glappkontroll utförs inte på alla länkarmlagringer i bakvagnen.	Tre tekniker två stationer flera fordon två företag
10	TSFS 2017:54 bilaga 1 2.3.4	Tekniker lyfter framvagn i undre länkarmlar vilket inte avlastar övre tyngdbärande spindel	Två tekniker två fordon två stationer ett företag
11	TSFS 2017:54 bilaga 1 3.1.2.6	Tekniker missar att kontrollera läckande bränslefilter.	En tekniker ett fordon
12	TSFS 2017:54 bilaga 1 3.1.2.7	Tanklock kontrollerades inte	Sju tekniker sju stationer flertalet fordon fyra företag
13	TSFS 2017:54 bilaga 1 3.2.1.3	Startförsök vid back och drivläge utfördes inte på automatväxlad bil.	Fyra tekniker flertalet fordon tre stationer tre företag
14	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.1.1	Bromskontroll genom retardationsprov utförs inte i enlighet med krav i föreskrift.	En tekniker ett fordon
15	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.1.1	Tekniker knappade enligt uppgift in 9,8 i retardation, men på protokollet anges	En tekniker ett fordon

		1.0 vilket borde gett körförbud om det varit korrekt uppgift	
16	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.2.1	Bromskraftsfördelning konstateras inte i närheten av blockering vid ett stabiliserat värde.	En tekniker flera fordon
17	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.2.2	Kontroll genom att tendenser observeras på sjunkande pedal vid högt tryck utfördes inte på nyare fordon enligt tekniker själv.	En tekniker
18	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.2.4.2	Kontroll av bromsskivors insida bak utfördes inte.	Tio tekniker flertalet fordon fem företag
19	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.5.3.1	Svängningsdämpare kontrollerades inte vid körning	En tekniker ett fordon
20	TSFS 2017:54 bilaga 1 4.7.2.3	Spärmekanism parkeringsbroms kontrollerades inte	En tekniker flera fordon
21	TSFS 2017:54 bilaga 1 5.1.3.1	Kontroll av rattaxelknut utfördes inte från förarplats.	En tekniker flera fordon
22	TSFS 2017:54 bilaga 1 5.2.2.1	Styrled främre styrlänk bedömd med bra att veta. Borde varit 2:a då tätningen var mycket skadad på permanentmord kulle	En tekniker ett fordon
23	TSFS 2017:54 bilaga 1 6.1.1.2	Funktionskontroll av säkerhetspörr sker inte genom att dörren öppnas och stängs till halvläst och helläst läge.	Tre tekniker flera fordon tre företag
24	TSFS 2017:54 bilaga 1 6.2.1.	Säkerhetsbältes detaljer kontrollerades inte på passagerarsida.	En tekniker ett fordon
25	TSFS 2017:54 bilaga 1 6.2.1.1.	Större delen av bältesbandet rullades inte ut för kontroll.	Fyra tekniker fyra stationer flertalet fordon tre företag
26	TSFS 2017:54 bilaga 1 6.2.3.13	Befintlighet av stödskydd kontrollerades inte.	Två tekniker en station ett företag
27	TSFS 2017:54 bilaga 1 7.1.3	Fastsättning strålkastare kontrollerades inte genom att känna på strålkastaren.	En tekniker ett fordon
28	TSFS 2017:54 bilaga 1 7.1.3.7	Kontroll av reglage helljus funktion bristfällig (Enbart ljusstuta kontrollerades)	Två tekniker två stationer flera fordon ett företag
29	TSFS 2017:54 bilaga 1 7.1.4	Fastsättning av dimstrålkastare kontrollerades inte	Tre tekniker flertalet fordon två företag
30	TSFS 2017:54 bilaga 1 7.2.1	Vid en besiktning missades att en positionslykta var ur funktion.	Två tekniker två fordon två företag
31	TSFS 2017:54 bilaga 1 och 3, 7.3.1	Körriktningsvisare kontrolleras inte med tända huvudstrålkastare.	Fyra tekniker flertalet fordon fyra företag
32	TSFS 2017:54 bilaga 1 9.1.1.1	Okulärkontroll av skador och slitage på dragkula kontrollerades inte.	Fyra tekniker flertalet fordon fyra företag
33	TSFS 2017:54 bilaga 1 9.1.7	Använder kulhandskeverktyg men anbringar krafter åt fel håll.	Två tekniker ett fordon ett företag
34	TSFS 2017:54 bilaga 1 9.3.1.2	Fordonsidentifiseringsnummer på fordonet jämförs inte i sin helhet med uppgifter i vägtrafikregistret.	Fyra tekniker flertalet fordon fyra företag
35	TSFS 2017:54 bilaga 1 13.1.4.1	Batteri på släde drogs inte fram för kontroll av batterikablar på en buss.	En tekniker
36	TSFS 2017:54 bilaga 1 30.3.1	Inget opacitetsprov utfört på ett fordon, ändå angavs k-värde 0,00 på protokoll.	En tekniker ett fordon
37	TSFS 2017:54 bilaga 1 30.3.1	Vid opacitetsmätning varvades inte motorn upp till avregleringsvarvtal pga. att teknikern upplevde det som olustigt.	En tekniker
38	TSFS 2017:54 bilaga 1 30.2.1 30.2.2 30.3.1	Uppger att de inte gör avgasprov om avgassystem slutar under fordonet och det är snö, slask eller regn.	En tekniker
39	TSFS 2017:54 bilaga 2 2.1.2.2	Ekrans fastsättning kontrolleras inte genom att känna på ekrarna.	En tekniker ett fordon
40	TSFS 2017:54 bilaga 2 2.1.3	Glappkontroll av hjullager med upplyft framhjul uteblev på ett fordon	Framhjulet var under besiktningen upplyft. En tekniker ett fordon

41	TSFS 2017:54 bilaga 2 3.1.4	Elsystem under lätt uppfällbar sadel/dyna kontrollerades inte	En tekniker två fordon
42	TSFS 2017:54 bilaga 2 3.2.2	Glapp kontrollerades inte genom att motorcykeln gungas framåt/bakåt med låg växel ilagd	En tekniker två fordon
43	TSFS 2017:54 bilaga 2 3.2.2.7/8	Kedja/drev kontrollerades inte genom att bakifrån lätta kedja från drevet	En tekniker två fordon
44	TSFS 2017:54 bilaga 2 3.2.2.10	Kedjelås kontrollerades inte	En tekniker två fordon
45	TSFS 2017:54 bilaga 2 5.1.2.1	Glappkontroll av styrlager med upplyft framhjul uteblev på ett fordon	Framhjulet var under besiktningen upplyft. En tekniker ett fordon
46	TSFS 2017:54 bilaga 2 7.2.4	Kontroll av reflex uteblev vilket ledde till missad brist (reflexen saknades)	En tekniker ett fordon
47	TSFS 2017:54 bilaga 2 7.3.2	Kontroll av att stopplykta tänds vid låg retardation utfördes inte.	En tekniker flera fordon
48	TSFS 2017:54 bilaga 3 4.1.1	<i>Prov kan genomföras om det finns en betong-, asfalt- eller likvärdig bromssträcka på ca 50 m tillgänglig, som är plan, jämn och fri från sand eller annat löst material vilket det fanns vid tillsynstillfället. Retardationsprovet utfördes istället på en plan som var isbelagd.</i>	En tekniker ett fordon
49	TSFS 2017:54 bilaga 3 4.1.1	Ingen kontroll av retardationsförmåga med retardationsmätare eller uppmätt bromssträcka. Dock rapporteras mätvärde 5,0 m/s ²	Två tekniker flera fordon ett företag
50	TSFS 2017:54 bilaga 3 4.1.1	Tekniker kan inte rapportera retardationsvärde med en decimal vilket blir missvisande.	Två tekniker ett företag
51	TSFS 2017:54 bilaga 3 5.2.2	Axiellt och radiellt glapp på styrleder kontrolleras inte.	En tekniker två fordon
52	TSFS 2017:54 bilaga 3 7.2.1	Bakre positionslykta kontrolleras inte med tända huvudstrålkastare, stopplykter och körvisare.	En tekniker ett fordon
53	TSFS 2017:54 bilaga 3 7.3.4	Tekniker påtalar att båda fordonen saknar varningstriangel men rapporterar inte bristen till Transportstyrelsen.	En tekniker