

TSV  
2018:5026

# Fordonsbesiktningsmarknaden 2018

Fler besiktningsstationer men färre besiktnings tekniker.

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Enheten för teknik väg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning    TSV 2018:5026  
ISBN  
Författare        Peter Holmlund och Thomas Svensson  
Månad År         Juni 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten utgör en del av Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av fordonsbesiktningensmarknaden som omreglerades 1 juli 2010. Rapporten beskriver främst utvecklingen under 2018, men beskriver även utvecklingen över tid. Alla siffror och uppgifter kommer från Transportstyrelsen om vi inte skrivit något annat.

Vi återför iakttagelser och åtgärdsförslag enligt rapporten såväl inom den egna myndigheten som till Swedac. Mottagare av rapporten är i första hand regeringen och riksdagen, i andra hand media och allmänhet och i tredje hand intressenter i fordonsbesiktningensbranschen.

Borlänge, Juni 2019

Roger Hiding  
Chef sektion infrastrukturegler

## Innehåll

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>1 SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>2 TRANSPORTSTYRELSEN SKA KONTROLLERA BESIKTNINGSVERKSAMHETEN</b> .....	<b>8</b>
<b>3 FORDONSBESIKTNINGSMARKNADEN</b> .....	<b>8</b>
3.1 Antalet besiktningar är begränsat.....	8
3.2 Kontrollbesiktning av lätta fordon är den vanligaste besiktningen.....	9
3.3 Fler företag besiktar i kategorin övriga fordon .....	10
3.4 Tre företag dominerade marknaden .....	11
3.5 Marknadskoncentrationen har minskat på grund av ökad konkurrens..	12
3.6 Produktiviteten har minskat under året.....	14
3.7 Transportstyrelsen har ändrat sina kontrollbesiktningföreskrifter .....	15
3.7.1 Efter kritik ska Transportstyrelsen och Naturvårdsverket analysera de nya miljöreglerna .....	15
3.7.2 A-traktorer måste kontrollbesiktas.....	16
3.7.3 Slutsifferstyrningen togs bort.....	16
3.8 Besiktningföretagen anser att Transportstyrelsens regler försvårar möjligheten att byta certifieringsorgan .....	16
<b>4 TRANSPORTSTYRELSENS MARKNADSTILLSYN OCH MARKNADSÖVERVAKNING AV BESIKTNINGSVERKSAMHETEN</b> .....	<b>17</b>
4.1 Transportstyrelsen utför stickprov på besiktningensmarknaden .....	17
4.1.1 Transportstyrelsens tillsyn har minskat över tid samtidigt som antal stationer har ökat. ....	18
4.1.2 Transportstyrelsen får ett bättre verktyg för analyser.....	19
4.2 Trafiksäkerhet och Miljö.....	20
4.2.1 Fel på belysningen är den vanligaste bristen vid kontrollbesiktning.....	21
4.2.2 I Göteborgsområdet underkänns få bussar.....	22
4.2.3 Alla brister rapporteras inte vid besiktning. ....	22
4.2.4 Erfarenheter från de olika besiktningensformerna .....	23
4.3 Blandad prisutveckling på marknaden.....	26
4.3.1 Snittpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI) .....	31
4.4 Transportstyrelsen kunde inte bedöma teknikutvecklingen.....	33
4.5 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningensstationer men färre tekniker .....	33
4.5.1 Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har ökat med 6 procent.....	34
4.5.2 En besiktningensstation för tunga fordon har öppnat i Norrköping .....	35
4.5.3 Fler morgonöppna och färre kvällsöppna stationer.....	35

4.5.4	Antalet besiktningstekniker har minskat med 3,5 procent.....	40
<b>5</b>	<b>AVRAPPORTERING – VIDTAGNA ÅTGÄRDER.....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>UTFALL AV 2018 ÅRS FOKUSOMRÅDEN .....</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>VÅRT ARBETE 2019.....</b>	<b>41</b>
<b>8</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>42</b>
<b>9</b>	<b>REKOMMENDATIONER .....</b>	<b>42</b>

# 1 Sammanfattning

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

Under 2018 ser vi följande utveckling:

- Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens. Koncentrationen är fortsatt måttlig.
- Två företag till får besikta kategori-3-fordon (Övriga fordon, exempelvis traktorer).
- Transportstyrelsens har uppmärksammat skillnader i underkännandefrekvens för bussbesiktningar i Göteborgsområdet jämfört med övriga delar av landet. Vår framtida granskning får utreda vad det kan bero på.
- Prisutvecklingen har varit blandad. Några besiktningar har blivit dyrare och andra billigare jämfört med KPI.
- Transportstyrelsen har inte kunnat bedöma teknikutvecklingen. Det beror på att vi inte genomfört ett tillräckligt stort antal stickprov på besiktningensstationerna. Under 2018 har vi genomfört 6 administrativa stickprovskontroller och 1 stationsbesök.
- Antalet besiktningensstationer för lätta fordon har ökat från 473 till 500 under året, vilket motsvarar 6 procent.
- Antalet verksamma besiktningstekniker har minskat från 2 066 till 1 994, vilket motsvarar 3,5 procent.

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

- Att besiktningensformen mopedbesiktning slopas då den inte används av fordonsägarna men medför kostnader för besiktningensföretagen.
- Att vi ser över våra regler för att underlätta för besiktningensföretagen att byta certifieringsorgan.

## 2 Transportstyrelsen ska kontrollera besiktningensverksamheten

Den 1 juli 2010 omreglerade regeringen fordonsbesiktningensmarknaden. Transportstyrelsen fick då i uppdrag att kontrollera att besiktningensverksamheten **fungerar väl** med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Se 5 kap. 3 a § Fordonslagen 2002:574 (2010:39).

Orden *fungerar väl* i ovanstående lag tolkar vi som att besiktningensverksamheten ska fungera lika bra som eller bättre än innan omregleringen. I begreppet lägger vi också in att verksamheten uppfyller fordonsägarnas och samhällets ändrade förväntningar över tid.

Vi har tidigare publicerat årliga rapporter om fordonsbesiktningensmarknaden, den första publicerades 2011. Tre gånger per år publicerar vi dessutom korta PM som beskriver utvecklingen på marknaden. Varje månad publicerar vi statistik över besiktningensföretagens marknadsandelar. Vi publicerar även underkännadestatistik varje kvartal. Alla publikationer ligger på vår webbplats, [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se).

## 3 Fordonsbesiktningensmarknaden

**Under 2018 har två besiktningensföretag ackrediterat sig för fordonskategorin övriga fordon. Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat och produktiviteten har minskat under året.**

### 3.1 Antalet besiktningar är begränsat

Eftersom fordonsbesiktning är en obligatorisk, regelstyrd verksamhet kan besiktningensföretagen inte påverka det totala antalet besiktningar, de kan bara konkurrera om andelar av den totala volymen. Så är fallet om inte andelen underkända fordon förändras. En underkänd besiktning kräver en ny besiktning som kan göras hos ett besiktningensföretag eller hos en ackrediterad verkstad.

Under 2018 genomförde besiktningensföretagen 5,58 miljoner besiktningar. Det är en minskning med 4 procent jämfört med 2017 då företagen genomförde 5,81 miljoner besiktningar. Anledningen till att antalet besiktningar varierar något från år till år beror bland annat på att antalet nyregistrerade fordon varierar, antal fordon som är i trafik samt hur många fordon som underkänns och behöver ombesiktas.

### 3.2 Kontrollbesiktning av lätta fordon är den vanligaste besiktningen

Besiktningarna delas upp i fyra olika former: kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning. De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier: lätta, tunga och övriga fordon.<sup>1</sup> Elva besiktningsföretag verkade på marknaden 31 december 2018. Företagen har valt att ackreditera sig för besiktning av en eller flera fordonskategorier enligt Tabell 1 nedan. Ackrediteringen gäller länsvis och ett företag måste erbjuda alla besiktningssformer i länet. Myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll) genomför ackrediteringen. Swedac ställer följande krav på besiktningsföretagen:

- att de har rätt kompetens,
- att de är oberoende,
- att de har gott anseende och
- att de har besiktningstekniker som är certifierade för sin uppgift.

Swedac har även till uppgift att ackreditera de certifieringsorgan som certifierar besiktningstekniker.

Tabell 1. Besiktningsföretagens ackreditering.

Besiktningsföretag	Ackreditering i kategori		
	Lätta	Tunga	Övriga
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	X	X	
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	X	X	
<b>Carspect AB</b>	X		
<b>DEKRA Automotive AB</b>	X	X	X
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>	X		
<b>Fordonsprovarna i väst AB</b>	X	X	
<b>Kiwa Inspecta AB</b>			X
<b>Maskinbesiktning Väst AB</b>			X
<b>Opus Bilprovning AB</b>	X	X	X
<b>Rise SMP Maskinprovning AB</b>			X
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	X	X	
<b>Totalt antal företag (2017 års siffror inom parentes)</b>	<b>8 (8)</b>	<b>6 (6)</b>	<b>5 (3)</b>

Källa: Swedac.

<sup>1</sup> 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.



Kontrollbesiktning av lätta fordon är den största delmarknaden sett till antalet utförda besiktningar. Den delmarknaden utgör cirka 94 procent av den totala marknaden. Kontrollbesiktning av lätta fordon är också den typ av besiktning som berör flest fordonsägare och därför koncentrerar vi en stor del av vår marknadstillsyn och marknadsövervakning på den delen.

### **3.3 Fler företag besiktar i kategorin övriga fordon**

#### **Två företag till får besikta övriga fordon**

Under året har Maskinbesiktning Väst AB ackrediterat sig för att besikta fordon i kategorin övriga fordon men företaget har inte gjort några besiktningar. Dessutom har det redan etablerade företaget Opus Bilprovning AB utökat sin ackreditering till att gälla även dessa fordon. Övriga fordon är 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. 31 december 2018 är fem företag verksamma i det här marknadssegmentet.

### 3.4 Tre företag dominerade marknaden

Tre företag dominerade marknaden; Svensk Bilprovning och dess utsålda delar Besikta och Opus. Carspect och Dekra byggde upp sina stationsnät och tog marknadsandelar samtidigt som de mindre företagen behöll sina andelar, se Tabell 2. Marknadsandelarna bygger på antalet inrapporterade besiktningar till Transportstyrelsen.

Tabell 2. Besiktningföretagens marknadsandelar.

Besiktningföretag	2017	2018
<b>AB Svensk Bilprovning</b>	28,04 %	26,80%
<b>Besikta Bilprovning i Sverige AB</b>	25,67 %	25,19%
<b>Carspect AB</b>	12,01 %	12,82%
<b>DEKRA Automotive AB</b>	7,71 %	8,64%
<b>Fordonsprovarna i Kungälv AB</b>	0,16 %	0,16%
<b>Fordonsprovarna i väst AB</b>	0,15 %	0,17%
<b>Kiwa Inspecta AB</b>	0,02 %	0,02%
<b>Maskinbesiktning Väst AB</b>		0%
<b>Opus Bilprovning AB</b>	25,91 %	25,88%
<b>Rise SMP Svensk Maskinprovning AB</b>	0,09 %	0,09%
<b>Ystad Bilbesiktning AB</b>	0,23 %	0,23%

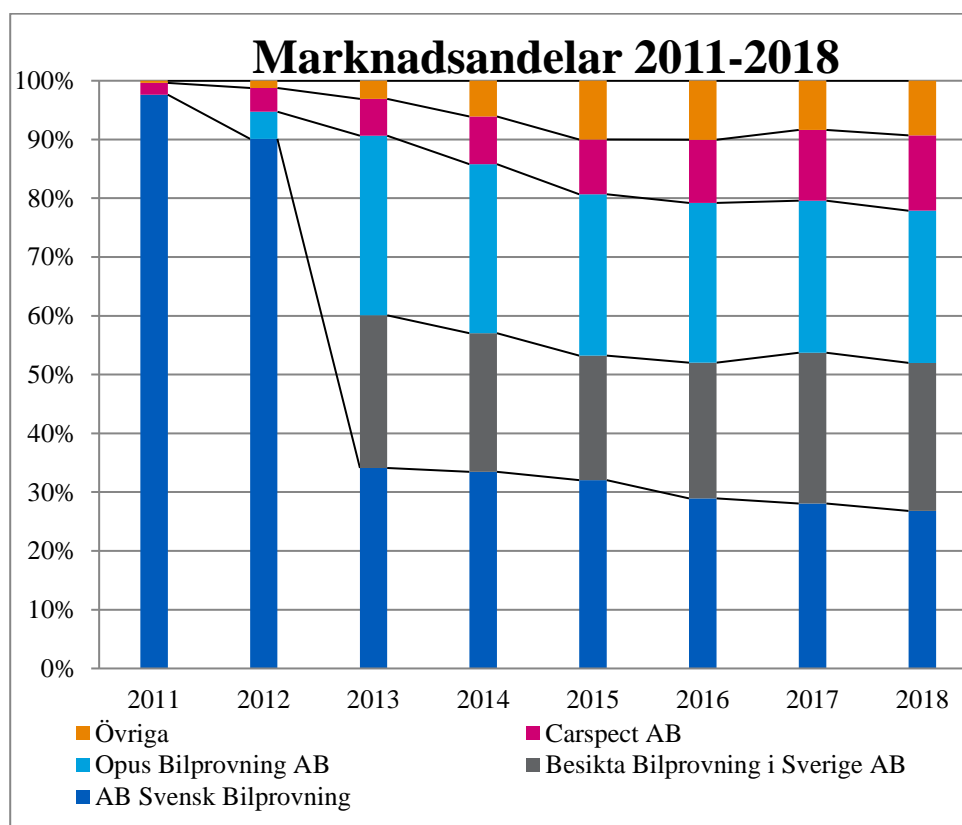
### 3.5 Marknadskoncentrationen har minskat på grund av ökad konkurrens

Under åren 2011 till och med 2018 har marknaden utvecklats enligt Figur 1. De viktigaste händelserna under dessa år:

- 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 ägarna<sup>2</sup> upp resten av Bilprovningen mellan sig och det nya bolaget Besikta Bilprovning i Sverige AB etablerades.
- 2016 köpte Besikta Bilprovning i Sverige AB samtliga besiktningsstationer av ClearCar AB.

Under 2014, 2015, 2017 och 2018 beror förändringarna i marknadsandelar enbart på konkurrens mellan företagen.

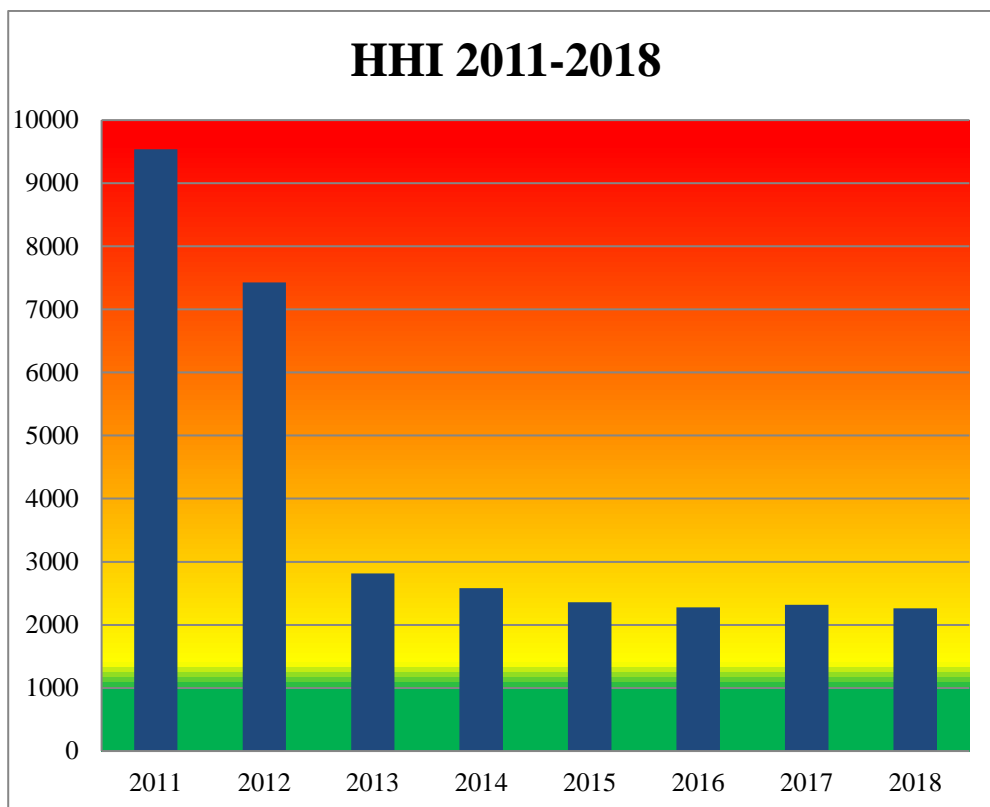
Figur 1. Marknadsandelar 2011-2018



<sup>2</sup> 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.

Transportstyrelsen följer marknadskoncentrationen med Herfindahl-Hirschmans Index (HHI). Marknadskoncentrationen har totalt sett minskat något på besiktningensmarknaden på grund av ökad konkurrens. HHI har minskat från 2320 år 2017 till 2262 år 2018. Marknadskoncentrationen är fortsatt måttlig. Se Figur 2.

Figur 2. HHI 2011-2018



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

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

$$HHI = 40^2 + 35^2 + 25^2 = 1600 + 1225 + 625 = 3450$$

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

Ett HHI under 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>.

### 3.6 Produktiviteten har minskat under året

Transportstyrelsen har begärt in uppgifter om antalet besiktningstekniker från besiktningföretagen varje halvårsskifte sedan 2014. Då vi även har uppgifter om den totala mängden utförda besiktningar ger det oss en möjlighet att på ett övergripande sätt följa produktivitetsförändringar över tid. Vid halvårsskiftet 2018 verkade 1 994 tekniker på marknaden vilket kan jämföras med 2 066 år 2017. Teknikerna ägnade i genomsnitt ca 93,5 procent av sin produktiva arbetstid åt fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen, se Tabell 3. Resten av tiden ägnade teknikerna åt frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Fördelningen mellan dessa två grupper bygger enligt besiktningföretagen delvis på uppskattningar. De besiktningföretag som är ackrediterade för lätta och tunga fordon har generellt en låg andel frivilliga tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Företag ackrediterade för övriga fordon har en mycket hög andel besiktningar föreskrivna av andra myndigheter.

Under 2018 har antalet besiktningstekniker och genomförda besiktningar minskat. Kvoten mellan antalet besiktningar och antalet tekniker har däremot minskat vilket indikerar att produktiviteten minskat då varje besiktningstekniker i genomsnitt utför färre besiktningar, se Tabell 3. Det här resonemanget tar inte hänsyn till att olika besiktningar tar olika lång tid att utföra. Exempelvis går det snabbare att utföra en efterkontroll på en lätt släpvagn än en komplett kontrollbesiktning av en tung lastbil. Det stora antalet besiktningar gör dock att denna faktor inte påverkar jämförelsen mellan de olika åren.

Tabell 3. Antal besiktningar per tekniker.

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Antal besiktningar</b>	5 870 000	5 860 000	5 750 000	5 810 000	5 580 000
<b>Antal tekniker</b>	1 921	1 968	1 975	2 066	1 994
<b>Procent av arbetstiden för föreskrivna besiktningar</b>	93,0 %	93,3 %	93,5 %	93,5 %	93,5%
<b>Antal besiktningar per tekniker</b>	3 286	3 191	3 114	3 008	2 993

Källa: Transportstyrelsen och besiktningföretagen.

### 3.7 Transportstyrelsen har ändrat sina kontrollbesiktningföreskrifter

Den 20 maj 2018 ändrade Transportstyrelsen sina kontrollbesiktningföreskrifter. Bakgrunden till detta är EU:s så kallade besiktningpaket. Besiktningpaketet består av två olika delar:

- dels av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG,
- dels av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG som har genomförts i svensk rätt och tillämpas från den 20 maj 2018.

Med anledning av EU-direktiven reviderade Transportstyrelsen flera av sina föreskrifter, bland annat Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning, samt genomförde en översyn av föreskrifterna i övrigt.

#### 3.7.1 Efter kritik ska Transportstyrelsen och Naturvårdsverket analysera de nya miljöreglerna

Den nya besiktningföreskriften inom miljöområdet kritiserades från flera håll, däribland Naturvårdsverket och besiktningföretagens branschorganisation, Swetic. Regeringen bestämde 30 augusti 2018<sup>3</sup> att Transportstyrelsen tillsammans med Naturvårdsverket ska analysera klimat- och miljöeffekter av nuvarande föreskrifter om kontrollbesiktning jämte annan reglering som rör kontroll av motorfordon. Analysen ska inkludera effekterna av förändringarna av föreskrifterna om kontrollbesiktning som trädde i kraft den 20 maj 2018. Uppdraget ska redovisas i rapportform till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2019.

Diskussionen om ändringarna fördes även i media på tidningen Svenska Dagbladet debatt:

- 5 november 2018 ”Bilar med miljöfarliga utsläpp kan gå igenom” Tord Fornander ordförande Fordonsbesiktningensbranschen.
- 7 november 2018 ”Branschen begärde själv förenklade regler” Anders Gunneriusson senior rådgivare, Transportstyrelsen.

---

<sup>3</sup> Näringsdepartementets diarienummer  
N2018/04591/MRT  
N2016/08154/MRT  
N2018/02627/MRT  
N2018/03084/MRT

- 9 november 2018 ”Nödvändigt besiktiga utsläppssystemen” Tord Fornander ordförande Fordonsbesiktningsbranschen.

### 3.7.2 A-traktorer måste kontrollbesiktas

De nya besiktningsreglerna innebär att även A-traktorer måste kontrollbesiktas. En A-traktor är en bil som byggts om till traktor och känns igen i trafiken på den orangea trekantiga LGF(LångsamtGåendeFordon)-skylten. Anledningen till besiktningskravet är att många A-traktorer är i dåligt skick och inte uppfyller de krav som ställs på dem. Exempelvis kravet på en tekniskt begränsad maxhastighet av 30 km/h. De besiktningsföretag som besiktat personbilar besiktat även A-traktor. De A-traktorer som inte hade besiktades senast 31 maj 2018 belades med ett automatiskt körförbud i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Efter det är det bara tillåtet att köra fordonet kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till ett besiktningsföretag för kontrollbesiktning, under förutsättning att fordonet är påställt för trafik i vägtrafikregistret. Om fordonet är avställt är det bara tillåtet att köra kortast lämpliga väg till ett besiktningsföretag.

### 3.7.3 Slutsifferstyrningen togs bort

De nya reglerna innebär även att den så kallade slutsifferstyrningen tas bort. Det innebär att till exempel en personbil kan besiktas när som helst under året utan att behöva ta hänsyn till den sista siffran på registreringsskylten. Tidigare var det den siffran som bestämde när under året fordonet skulle besiktas.

## 3.8 Besiktningsföretagen anser att Transportstyrelsens regler försvårar möjligheten att byta certifieringsorgan

Alla besiktnings tekniker måste vara certifierade för att få besikta fordon. I Sverige är det idag två konkurrerande ackrediterade certifieringsorgan som både utbildar och sedan certifierar teknikerna. Vid certifieringen genomför organet en opartisk individuell kompetensprövning enligt en standard, SS-EN ISO/IEC 17024. Avsikten är att utvärdera och bedöma teknikerns kompetens mot kravspecifikationen för fordonskontroll enligt Transportstyrelsens regler i TSFS 2017:53. Certifikatet gäller i fyra år. Efter det kräver vi en omcertifiering hos ett certifieringsorgan. Denna omcertifiering är mindre omfattande och kostsam än den första certifieringen. Med hänvisning till standarden kräver Swedac att omcertifieringen utförs av samma organ som gjort den ursprungliga certifieringen. Det gör det omöjligt att byta certifieringsorgan för en aktiv tekniker utan att certifieringsprocessen börjar om från början. Besiktningsföretagen anser att detta är omständligt, onödigt dyrt och ger en inlåsningseffekt på utbildningsmarknaden. Här behöver Transportstyrelsen se över regelverket.

## **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. Under 2018 har vi genomfört 6 administrativa stickprovskontroller och 1 stationsbesök.**

### **4.1 Transportstyrelsen utför stickprov på besiktningensmarknaden**

Transportstyrelsens arbete med att kontrollera att besiktningensmarknaden fungerar väl inriktas i huvudsak mot marknadens funktion, inte de enskilda besiktningarna. Men enskilda kunders klagomål utgör en viktig kunskapskälla för att skapa oss en bild över hur marknaden fungerar. Erfarenheter från klagomål och synpunkter till myndigheterna används som underlag för de analyser som vi gör. Förutom de klagomål som kommit in till oss har vi tagit del av de klagomål som kommit till Swedac. Det ska betonas att besiktningensföretagen har uttalat att man gärna ser att kunderna vänder sig till dem i första hand och inte myndigheterna.

Utifrån fordonslagens krav utför vi stickprovskontroller. En stickprovskontroll kan antingen ske i form av administrativa kontroller i vägtrafikregister/tillsynsdatasas eller i form av ett fysiskt stationsbesök hos besiktningensföretagen.

Ett administrativt stickprov kan vara granskning av besiktningensprotokoll efter genomförd besiktning eller granskning av vad besiktningensföretagen rapporterar in till vägtrafikregistret efter avslutad besiktning. Exempel på data som kan granskas är:

- besiktningensutfall,
- besiktningensdetaljer samt
- bedömningar och mätvärden.

Ett administrativt stickprov visar inte om besiktningsteknikern genomfört alla kontrollmoment, använt rätt metod eller bedömt brister korrekt.



Vid stickprovskontroll på stationerna kan vi kontrollera om besiktningsteknikern:

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

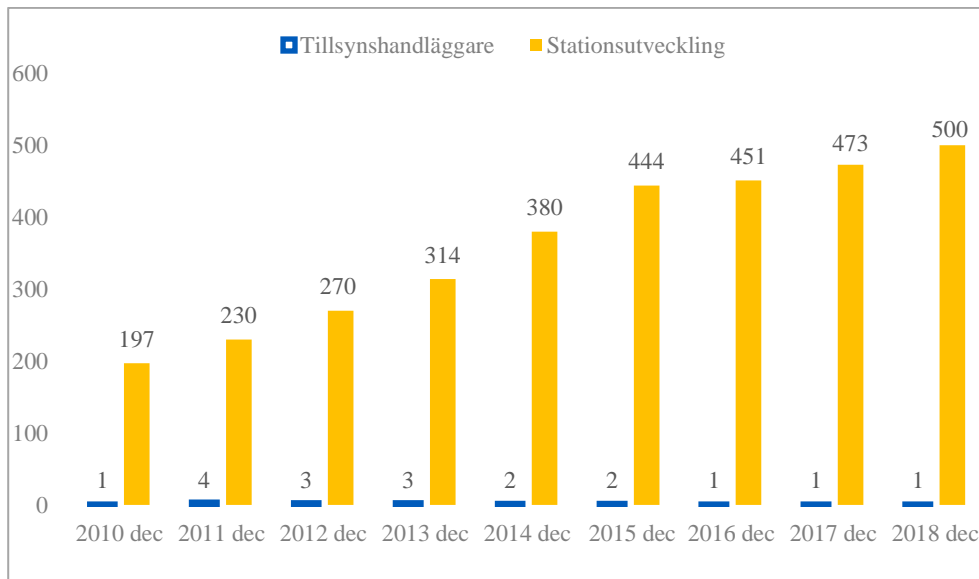
#### 4.1.1 Transportstyrelsens tillsyn har minskat över tid samtidigt som antal stationer har ökat.

När Transportstyrelsen efter omregleringen 2010 startade upp tillsynsverksamheten bestod den av 5,5 resurser, fördelat på 1 analytiker, 4 handläggare och 0,5 administrativt stöd. Från början var inriktningen i tillsynen att hälften av besiktningstationerna ska besökas per år för att ta in information om hur besiktningmarknaden fungerar. Vi skapade även en tillsynsdatabas för att följa vad som rapporteras till vägtrafikregistret i samband med besiktningarna. Tillsynsdatabasen ger viktig information om besiktningmarknaden, då ett helt års (2009) produktion från monopoltiden finns som ingångsdata. Dessa data har med tiden fått ett mindre värde efter omregleringen av marknaden.

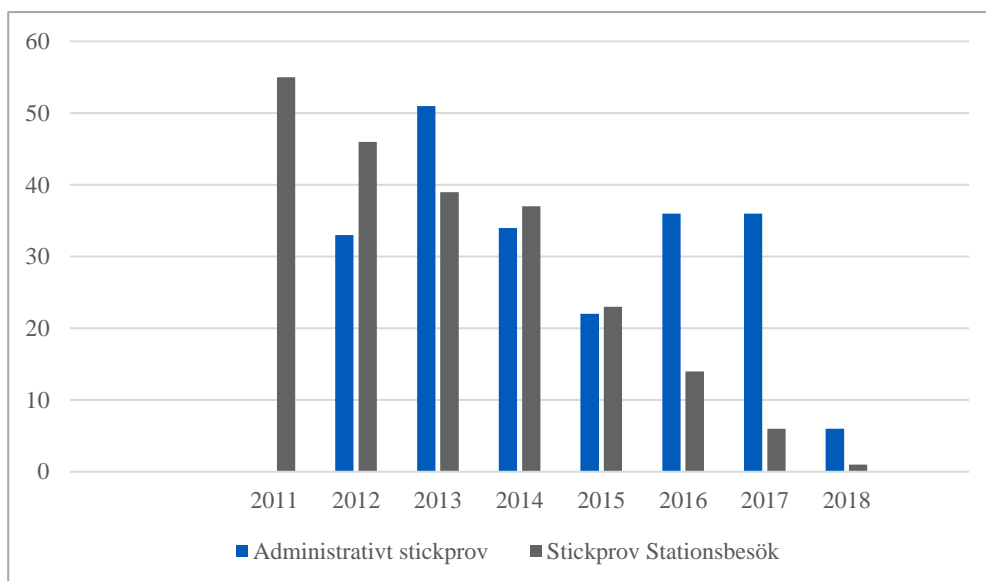
Det dröjer några år efter omregleringen 2010 innan etableringen av nya besiktningföretag tog fart även om två mindre företag startar sin verksamhet under 2011. Bilprovningen som tidigare verkat som monopolist delades upp i ett moderbolag och två dotterbolag under november 2012. Inledningsvis i samband med omregleringen finns det knappt 200 besiktningstationer fördelat på två aktörer: Bilprovningen och A-besiktning, som använde sig av handelsnamnet Carspect.

När besiktningmarknaden börjar utvecklas avseende stationsetableringar minskar Transportstyrelsens resurser för att följa besiktningmarknaden. En av orsakerna till minskade resurser är att vi inte rekryterar för personer som har slutat eller bytt arbetsuppgifter. Under 2018 har vi genomfört 6 administrativa stickprovskontroller och 1 stationsbesök. Se Figur 3 och Figur 4 nästa sida.

Figur 3. Stationsutveckling i förhållande till tillsynshandläggare 2010-2018



Figur 4. Antal stickprovskontroller 2011-2018



#### 4.1.2 Transportstyrelsen får ett bättre verktyg för analyser

Förbättringsåtgärder i Transportstyrelsens tillsynsdataas förväntas ge oss bättre förutsättningar för fördjupade analyser. Insamlad data kan visa på trender men inte i efterhand visa om ett fordon blivit godkänt när det borde blivit underkänt eller tvärt om. Här är fortsatt fysiska stickprov en avgörande faktor för att följa marknaden.

## 4.2 Trafiksäkerhet och Miljö

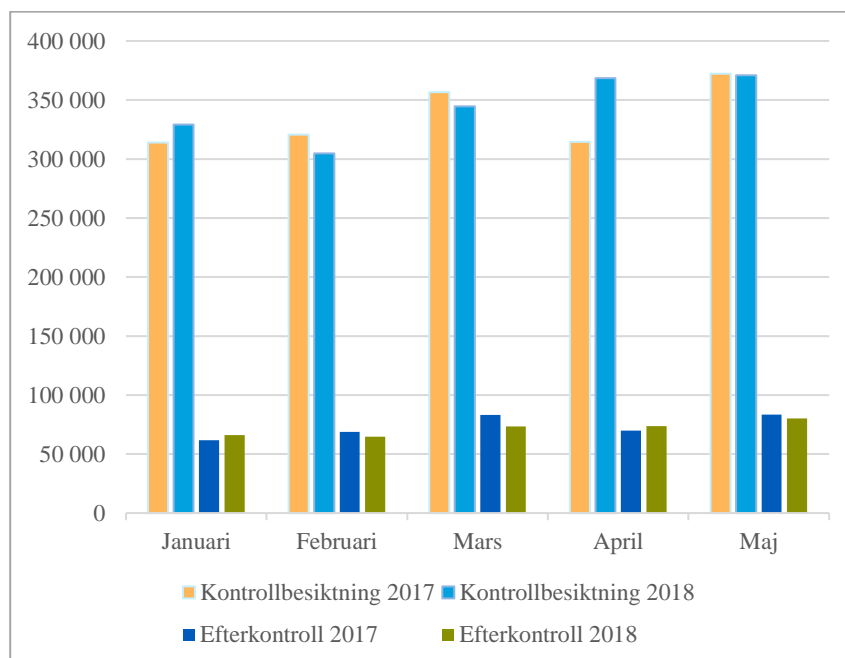
En trend som varit synbar i statistiken om kontrollbesiktning över tid är att underkännandefrekvensen sjunkit från 2011. Förändringar av föreskriften om kontrollbesiktning från 2010 har ändrats i TSFS 2017:54 genom inarbetning av besiktningspaketet 2014/45/EU som publicerats 2017 med ikraftträdande 20 maj 2018.

Vi har uppmärksammat att inför ikraftträdande av föreskrifter TSFS 2017:54 och TSFS 2018:46 20 maj 2018 så förändrades

underkännandefrekvensen mellan januari och maj jämfört motsvarande period under tidigare år. Se även kapitel 4.2.3, Figur 7

Införande av besiktningspaketet har även påverkat Fordonsförordningen så att fordon kan besiktas tidigare, även om fordonet omfattas av krav på besiktning vid annan tidpunkt. Det har alltså varit möjligt för fordonsägarna att ställa in fordonen till besiktning från årsskiftet 2017/2018. Mängden fordon som besiktats de första fyra månaderna avviker något mot år 2017. Jämfört med föregående år har besiktade fordon under januari ökat med 5%, under februari och mars har det minskat något (3-5%) medan det under april har skett en ökning med 17%. Se Figur 5. Variationen i antal efterkontroller över nämnda månader är marginell.

Figur 5. Antal kontrollbesiktningar av personbil 2017 och 2018



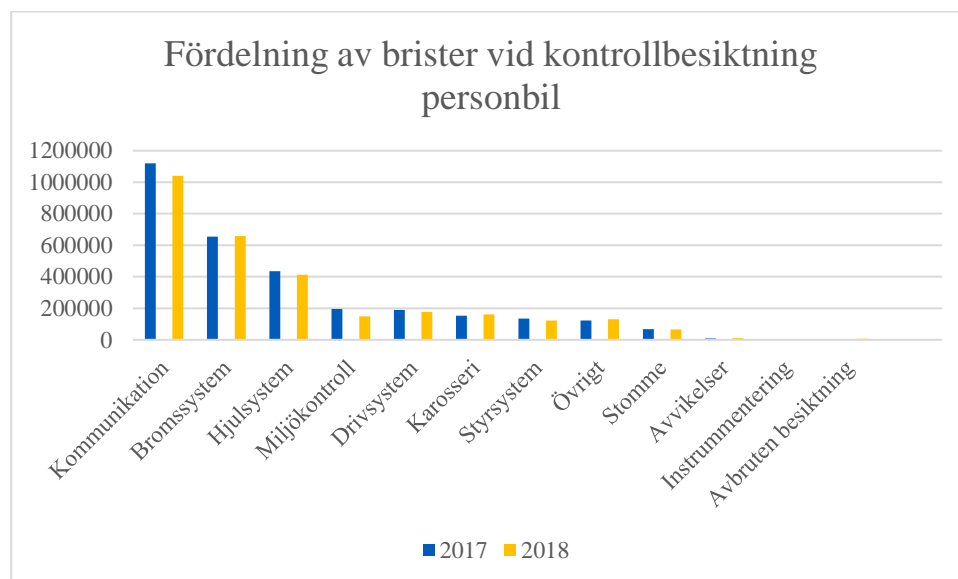
Det är oroande att underkännandefrekvensen sjunker i förhållande till ökad mängd fordon som kontrolleras under respektive månader, januari-maj, åren

2017-2018. Det borde vara likvärdig underkännandefrekvens då det är samma regelverk om kontrollbesiktning fram till och med 20 maj 2018. Förändring av mängden fordon i trafik som besiktas motsvarande månader finns även för 2017 dock utan motsvarande förändring i underkännandefrekvens vid besiktningar. En orsak till variationen i underkännandefrekvens kan bero på förändringar 2018 när ett fordon senast ska besiktas enligt kommande regelverk. Se kapitel 4.2.3 Figur 7 och Figur 8.

### Fel på belysningen är den vanligaste bristen vid kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning är en föreskriven periodisk kontroll föreskriven i Fordonslagen och fordonsförordningen<sup>4</sup>. Den vanligaste anledningen till att fordon underkänns är brister i kommunikationssystemet, exempelvis belysningen. Se Figur 6. Under 2018 har vi genomfört förändringar i föreskrift om kontrollbesiktning bland annat avseende om hur besiktningsföretagen ska genomföra miljökontroller och bedöma eventuella brister. Brister i miljökontroll kommer på 6:e plats som vanligast brist vid kontrollbesiktning i jämförelse 4:e plats innan förändringar i föreskrift.

Figur 6 Vanliga brister vid kontrollbesiktning av personbil 2017-2018



<sup>4</sup> Fordonslagen 2002:574 och Fordonsförordningen 2009:211.

#### 4.2.1 I Göteborgsområdet underkänns få bussar

Transportstyrelsen har en tid uppmärksammat att det är skillnader i underkännandefrekvens för bussbesiktningar i Göteborgsområdet jämfört med övriga Sverige. Fortsatt under året underkänns 2 bussar av 10 vid första kontrollbesiktningen medan 4 av 10 bussar underkänns i övriga landet. I Göteborgsområdet finns ca 2000 bussar av de ca 14 000 bussar som besiktas i Sverige årligen. Vi behöver fortsatt granska varför det är så här.

#### 4.2.2 Alla brister rapporteras inte vid besiktning.

Vid granskning av besiktningsprotokoll har vi uppmärksammat att det förekommer protokoll som innehåller brister utan bedömning under rubrik – Bra att veta!

Enligt allmänna råd i föreskriften TSFS 2017:54 om kontrollbesiktning finns det möjlighet att på protokoll förmedla information om begynnande brister. Bristerna är ibland av sådan art att det finns anledning att anta att fordonen blivit felaktigt godkända, när de borde blivit förelagda om kontrollbesiktning. Redovisade brister på besiktningsprotokoll beskriver brister i funktion. Exempel på sådana brister under rubrik *Bra att veta* är allt från kollektivtrafikutrustning som inte fungerar trots krav till brister i miljökrav. Hade man angett motsvarande brister, - dörrbroms ur funktion, klämskydd ur funktion/saknas, avgasläckage, med tillämpbar bedömning 2x, 2 eller 3 enligt föreskrift skulle fordonet förelagts om åtgärd enligt Fordonsförordningen kap 6 §§ 16-18.

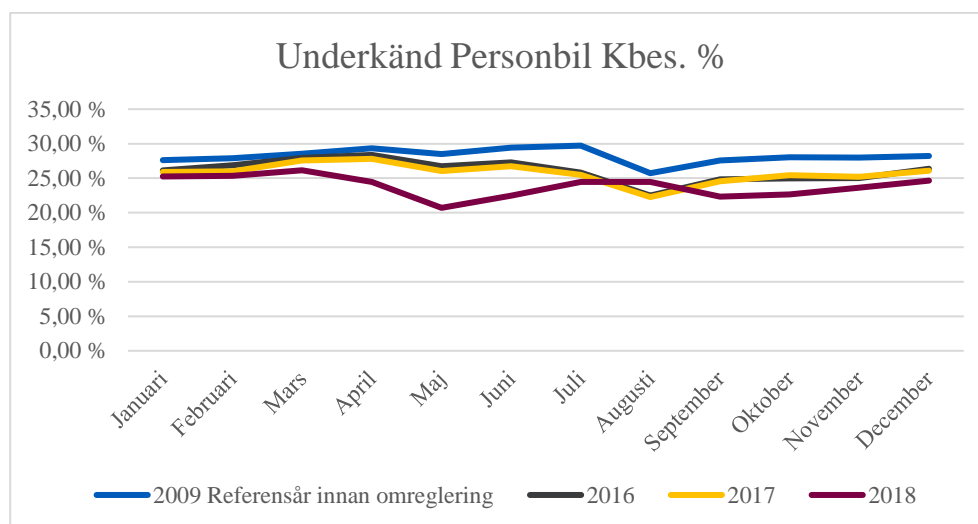
Det kan inte uteslutas att det finns fordon som godkänts felaktigt.

### 4.2.3 Erfarenheter från de olika besiktningsformerna

#### Kontrollbesiktning

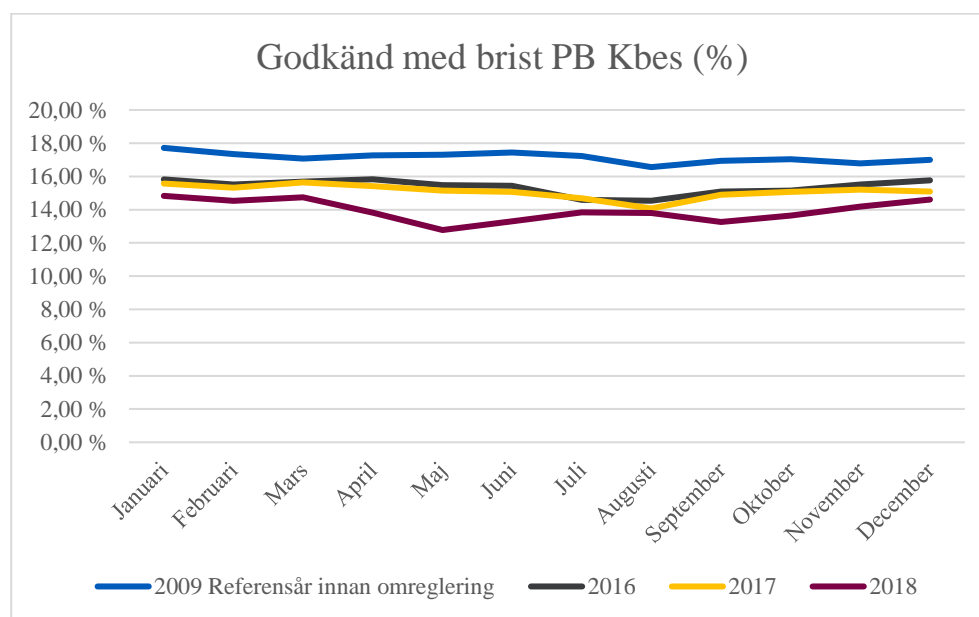
Figur 7 visar andelen underkända personbilar vid första kontrollbesiktning i hela landet per månad mellan 2016 och 2018. 2009 är intressant eftersom det är det sista hela året innan marknaden omreglerades. 2018 avviker från föregående år. Under maj månad införde vi nya inställelseterminer för personbilar, med krav att senast vara besiktade inom 14 månader från föregående besiktning. Andelen underkända fordon sjunker under april till maj månad. Orsaken till denna förändring är inte klarlagd men kan bero på en informationskampanj om förändrade inställelseperioder och möjlighet att besikta fordon redan från januari 2018 innan ikraftträdande av förändringar 20 maj 2018.

Figur 7 Underkänd personbil vid kontrollbesiktning 2009, 2016,2017 och 2018



Figur 8 visar andelen personbilar godkända med brist vid första kontrollbesiktning per månad mellan 2009 och 2018. Godkänd med brist kallas också enkel brist/villkorstvåa och benämns ibland med 2x. Det är fordonsägarens ansvar att åtgärda en enkel brist på fordonet utan krav på efterkontroll. Uppgår villkorstvåor till fem eller fler alternativt att det samtidigt förekommer brister med bedömningen ombesiktning eller körförbud krävs det en efterkontroll.

Figur 8 Godkänd med brist vid kontrollbesiktning av personbil 2009, 2016, 2017 och 2018



Förändringen i underkännandefrekvens följer i stort motsvarande trend som godkända Personbilar vid kontrollbesiktning.

### Registreringsbesiktning

Transportstyrelsen konstaterar att i besiktningsformen registreringsbesiktning är underkännandefrekvensen fortsatt mycket lågt. Exempel på registreringsbesiktning kan vara ett ombyggt fordon. Detta kan tyda på att företagens kundvård sträcker sig så långt att fordonsägarna får veta vad som brister på fordonet för ett godkänt resultat. Det ger fordonsägarna möjlighet att åtgärda bristerna och sedan återvända till besiktningsorganet för att få fordonet godkänt utan att behöva betala för en ny besiktning. Om så är fallet är det oroväckande att service till fordonsägaren resulterar i att felaktiga fordon inte underkänns vid registreringsbesiktningen.

## Lämplighetsbesiktningar

Transportstyrelsen har uppmärksammat att underkännandefrekvensen är mycket låg i förhållande till mängden genomförda besiktningar. Det kan inte uteslutas att samma förhållande råder som vid registreringsbesiktningar, det vill säga att kundvården påverkar frekvensen i underkända förrättningar. Exempel på lämplighetsbesiktning kan vara montering av dubbelkommando i fordon för körkortsutbildning.

## Mopedbesiktning

Besiktningensformen regleras i Fordonslagen kap 2 § 7 och avser besiktning av moped klass II. Detta fordon är inte besiktningsskyldigt, mandatet att förelägga om mopedbesiktning saknas exempelvis för polismyndigheten (polisman eller bilinspektör) och besiktningensföretag. Istället är det fordonsägarna själva som ska initiera en mopedbesiktning genom att ställa in det till ett besiktningensorgan. Det låga antal mopedbesiktningar som initieras av fordonsägarna resulterar i en besiktningensform som sällan används, men som samtidigt är kostnadsdrivande för besiktningensföretagen. Ackrediterat besiktningensföretag måste upprätthålla såväl organisation, teknisk kompetens och förmåga att utföra mopedbesiktning för att uppfylla ackrediteringen. Några mopedbesiktningar har inte rapporterats av besiktningensföretagen under de senaste åren varför vi fortsatt förordar att besiktningensformen bör slopas. Transportstyrelsen är den myndighet som kan initiera att besiktningensformen tas bort, frågeställningen finns med i vår regelutvecklingsplan.



### 4.3 Blandad prisutveckling på marknaden

**Prisutvecklingen har varit blandad under 2018. Snittpriserna för kontrollbesiktning ökat mer än KPI för personbilar och minskat för lätta lastbilar, bromsade lätta släp och motorcyklar. För efterkontroll har snittpriserna ökat mer än KPI för bromsade lätta släp och minskat för personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar.**

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen på marknaden på två sätt; dels via besiktningensföretagens prislistor, dels genom att begära in faktiska prisuppgifter från besiktningensföretagen. Att vi begär in faktiska prisuppgifter beror på att vi fått kritik från besiktningensföretagens branschorganisation Swetic. Kritiken gick ut på att Transportstyrelsens insamlingsmetod inte speglar den faktiska prisutvecklingen. Vi kommer tills vidare att använda båda insamlingsmetoderna.

Vi följer priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll efter kontrollbesiktning för fyra fordonstyper:

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

#### Listpris från besiktningensföretagens hemsidor

Transportstyrelsen följer prisutvecklingen för kontrollbesiktning och efterkontroll av kontrollbesiktning kvartalsvis via besiktningensföretagens prislistor på deras respektive hemsidor. Utifrån dessa listpriser räknar vi fram snittpriser. Metoden har både för- och nackdelar. Fördelen är att vi tar informationen från öppna källor och inte belastar besiktningensföretagen genom att begära in uppgifterna. Nackdelen är att den inte tar hänsyn till exempelvis rabatt vid betalning i förväg, lokala rabattkampanjer och mängdrabatt till kunder med stora fordonsflottor.

#### 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.

#### Rapporterat pris från besiktningensföretagen

Besiktningensföretagen har via sin branschorganisation Swetic riktat kritik mot att Transportstyrelsens metod inte tar hänsyn till de priser som avviker

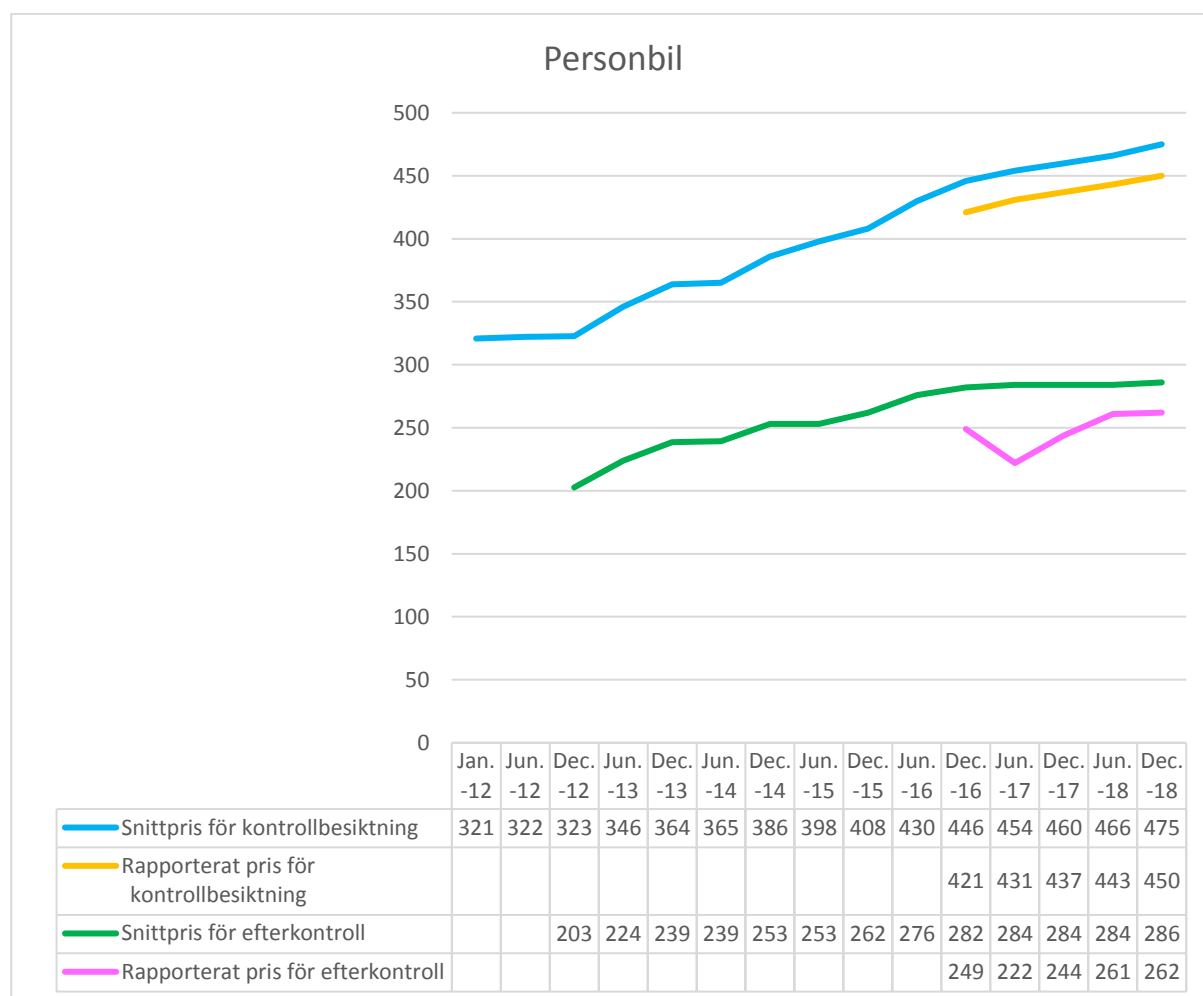
från prislistan och därmed inte speglar den faktiska prisutvecklingen. Det vill säga den speglar inte påverkan av de priser som avviker från prislistan. Därför har företagen rapporterat in priser till Transportstyrelsen. Vi har fått in fullständiga uppgifter från september 2016 fram till idag men vi har inte på något sätt kontrollerat uppgifternas riktighet. En alltför detaljerad redovisning av priserna kan naturligtvis påverka besiktningens företagens affärsförhållanden och konkurrensmöjligheter. Därför har vi viktat priserna utifrån besiktningens stationernas produktion och anonymiserat uppgifterna.

### Personbil

Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se Figur 9. De rapporterade priserna ligger på ca 95 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar både snittpriserna och de rapporterade priserna på en liten ökning. De rapporterade priserna ligger på ca 92 % av snittpriserna.

Figur 9. Utvecklingen av snittpris och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av personbil i hela landet.

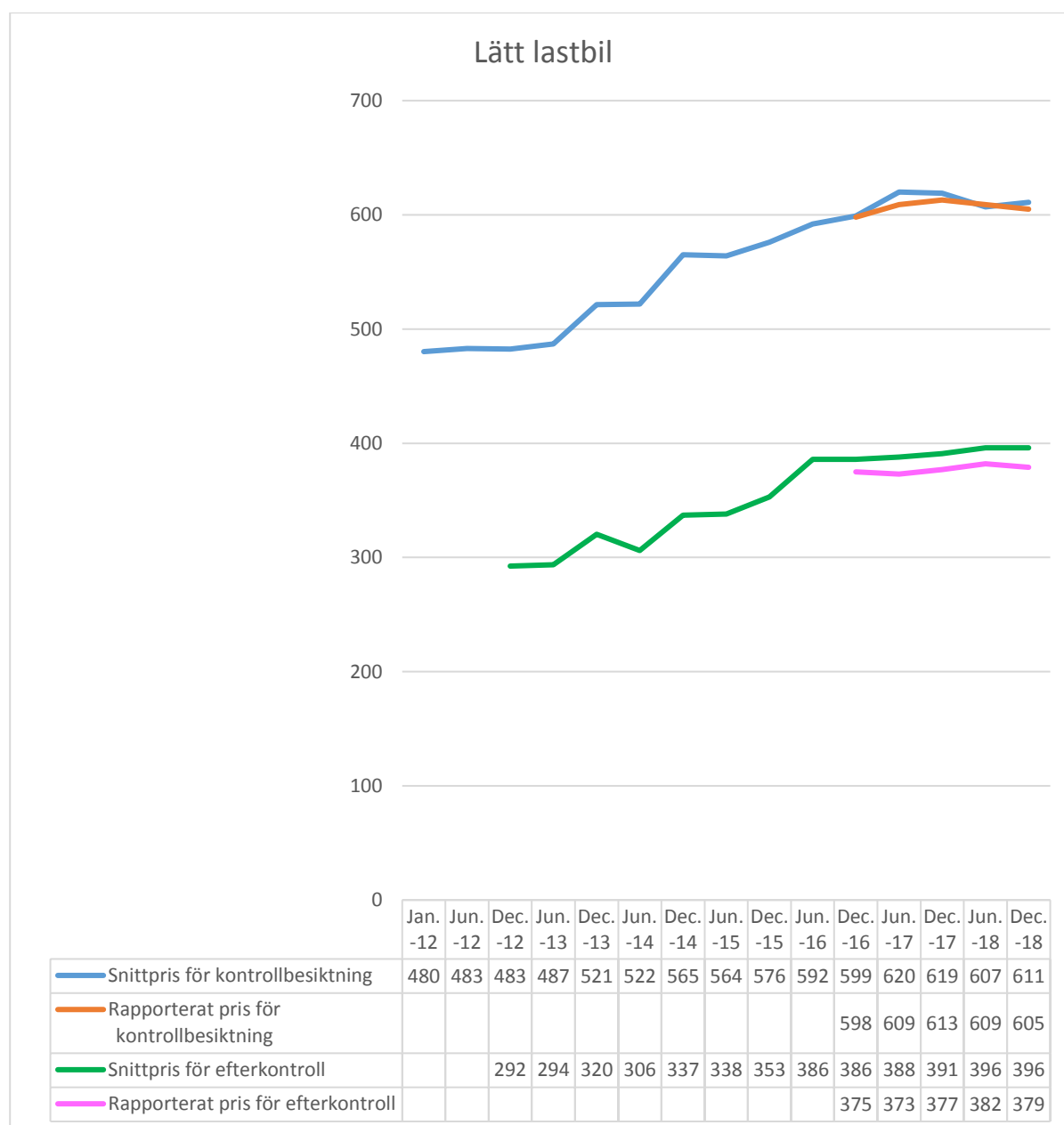


## Lätt lastbil

Priset för en kontrollbesiktning har minskat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått ner, se Figur 10. De rapporterade priserna ligger på mellan 99 och 100 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en liten ökning. De rapporterade priserna ligger på ca 96 % av snittpriserna.

Figur 10. Utvecklingen av snittpris och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av lätt lastbil i hela landet.

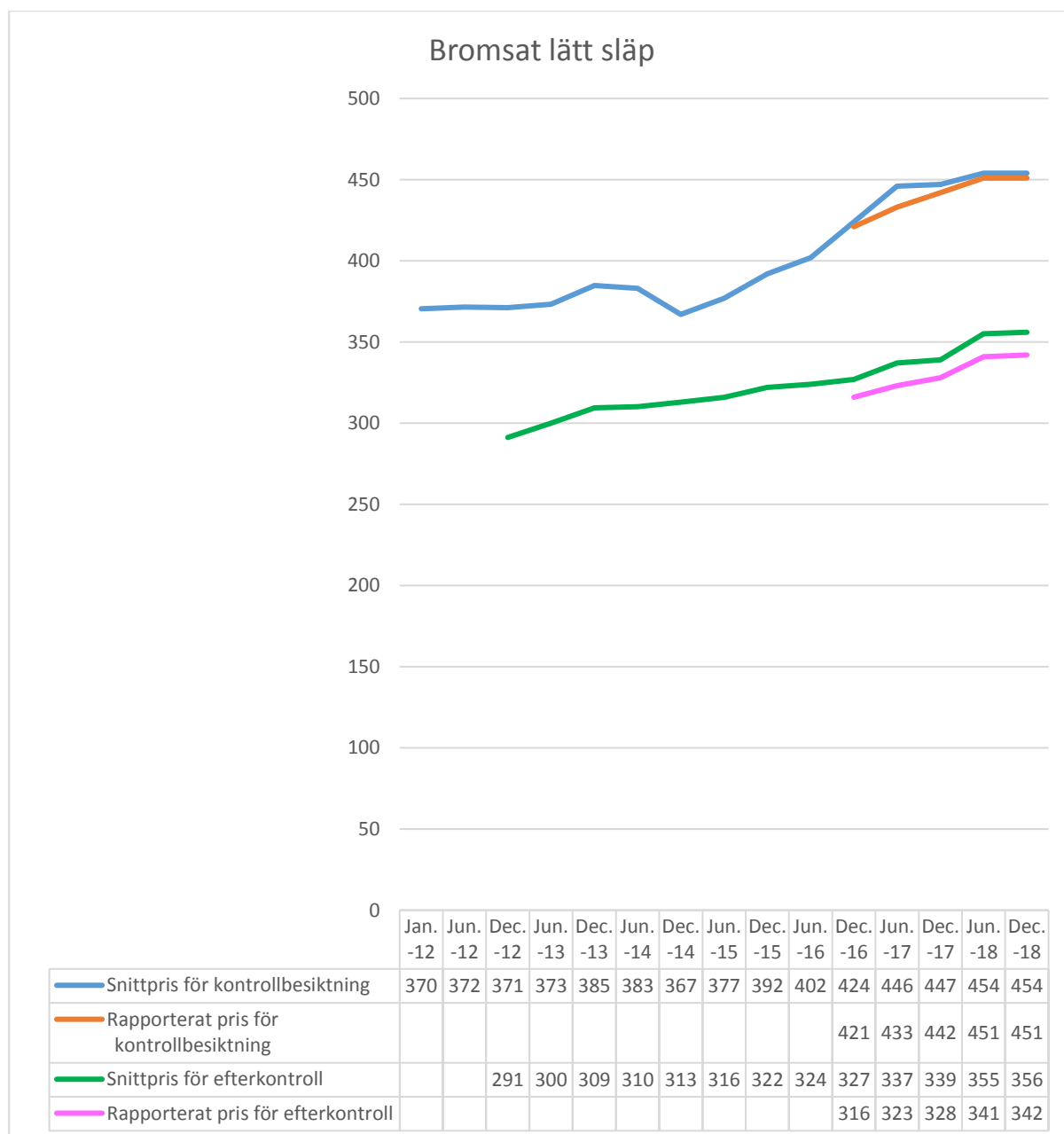


### Bromsat lätt släp

Priset för en kontrollbesiktning har ökat. Både snittpriserna och de rapporterade priserna har gått upp, se Figur 11. De rapporterade priserna ligger på ca 99 % av snittpriserna.

För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en ökning. De rapporterade priserna ligger på ca 96 % av snittpriserna.

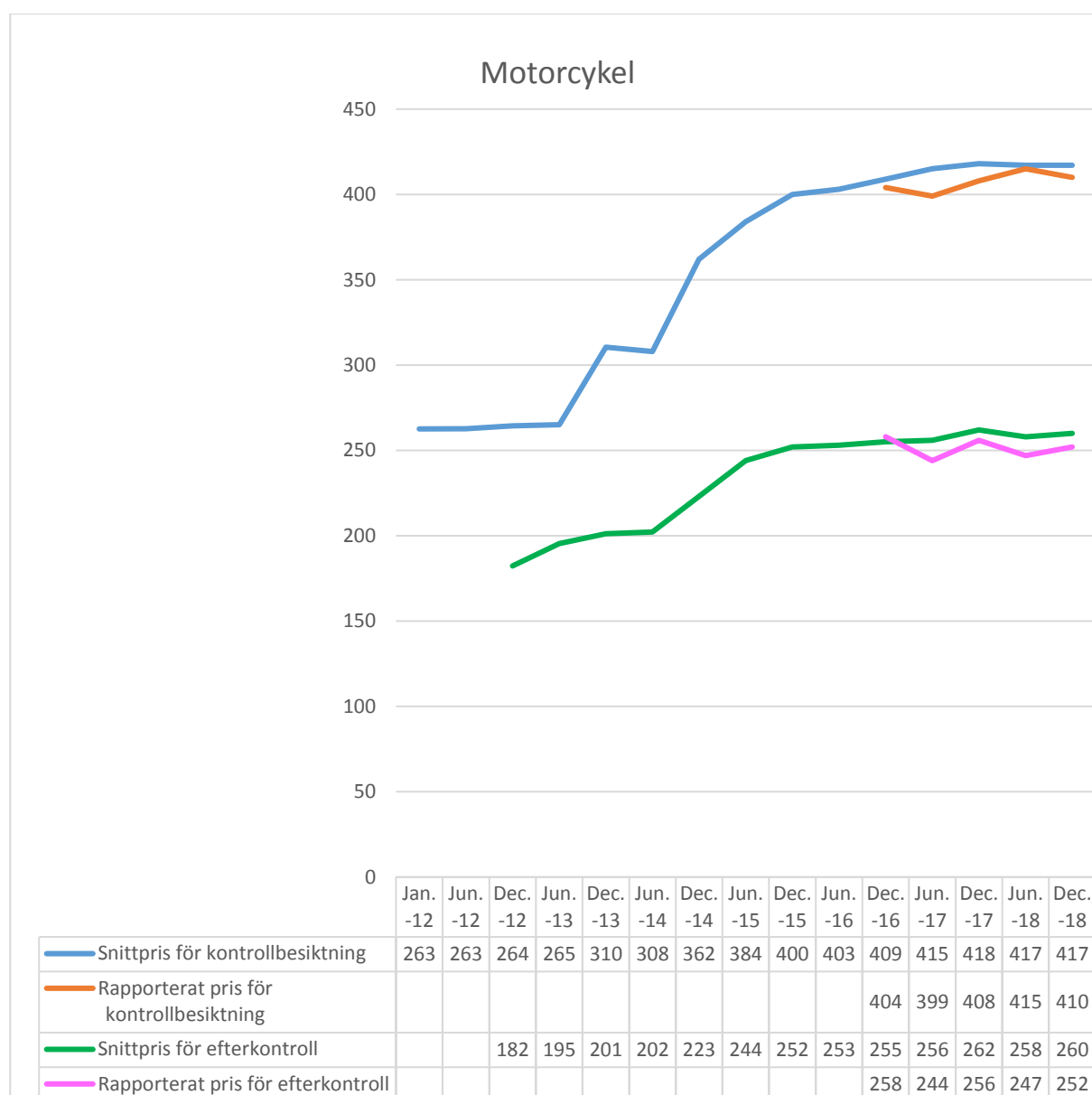
Figur 11. Utvecklingen av snittpriset och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av bromsat lätt släp i hela landet.



## Motorcykel

Snittpriserna för kontrollbesiktning av motorcykel har ökat och de rapporterade priserna har gått ner, se Figur 12. Skillnaderna är små. De rapporterade priserna ligger på mellan 98 och 100 % av snittpriserna. För efterkontroll pekar både de rapporterade priserna och snittpriserna på en minskning. De rapporterade priserna ligger på mellan 96 och 97 % av snittpriserna.

Figur 12. Utvecklingen av snittpris och rapporterat pris i kronor (inkl. moms) för kontrollbesiktning och efterkontroll av motorcykel i hela landet.

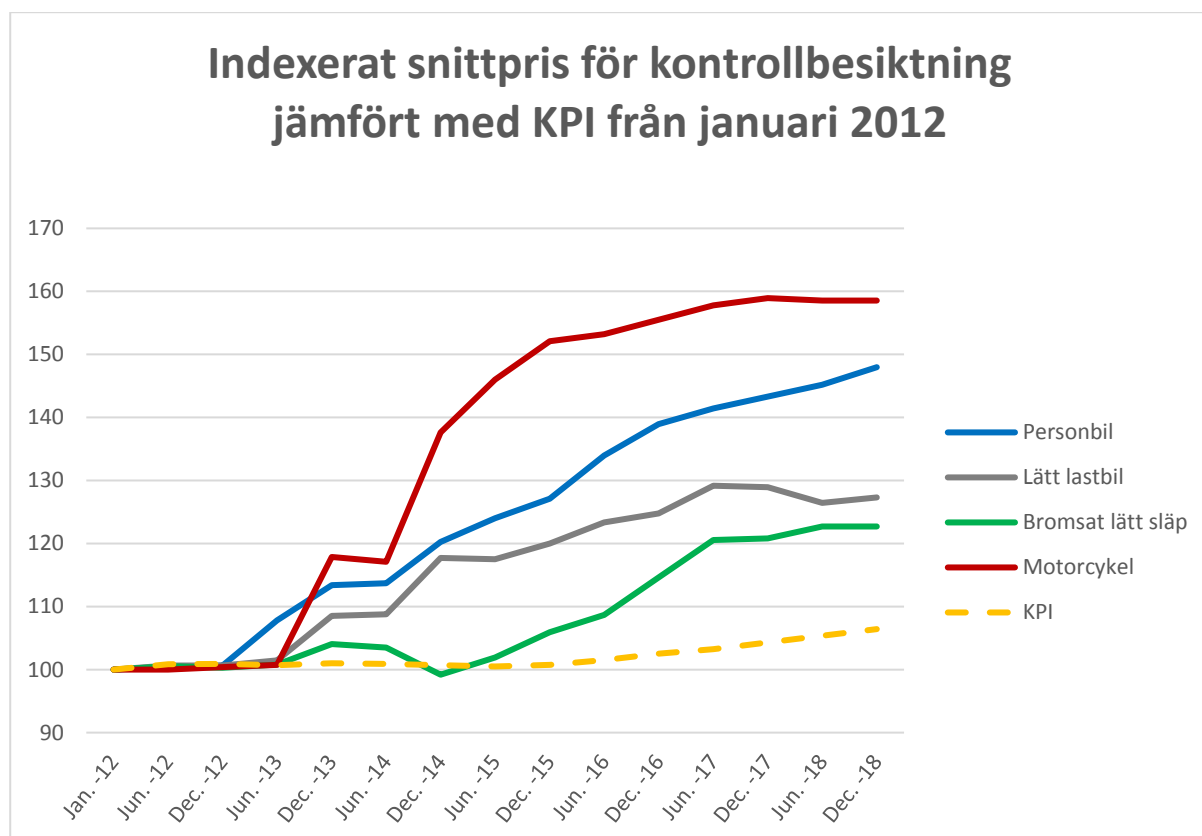


#### 4.3.1 Snittpriserna har utvecklats åt olika håll jämfört med konsumentprisindex (KPI)

##### Kontrollbesiktning

Sett över hela 2018 har snittpriserna för kontrollbesiktning ökat mer än KPI för personbilar och minskat för lätta lastbilar bromsade lätta släp och motorcyklar. Se Figur 13.

Figur 13. Indexerad prisutveckling för kontrollbesiktning jämfört med konsumentprisindex från januari 2012.



##### Vad är konsumentprisindex (KPI)?

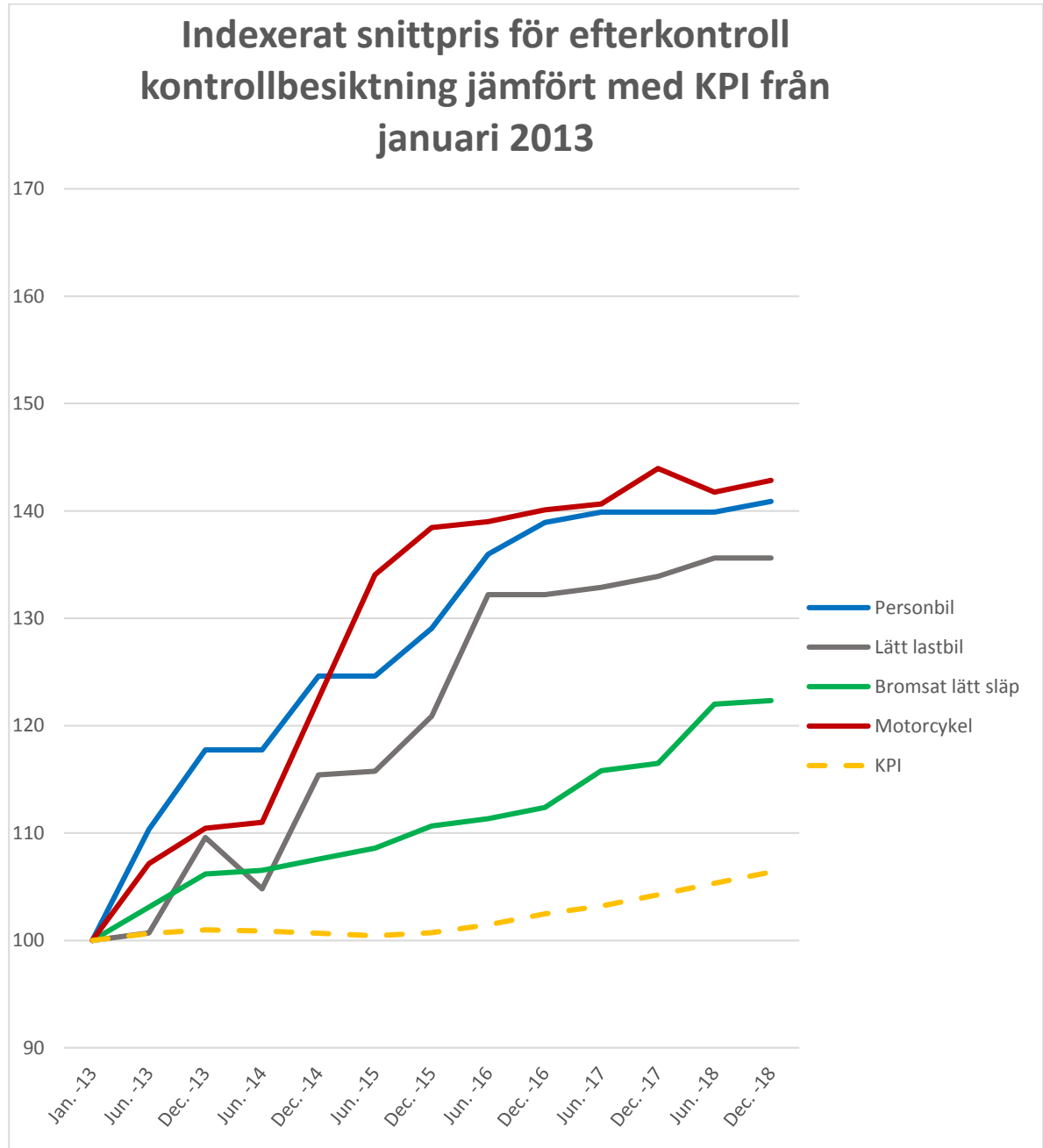
Statistiska centralbyrån (SCB) tar fram konsumentprisindex (KPI). Indexet mäter den genomsnittliga prisutvecklingen för hela den privata inhemska konsumtionen, de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI är det vanliga måttet för kompensations- och inflationsberäkningar i Sverige.

Se [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/konsumentprisindex-kpi/kpi-faststallda-tal-1980100/).

## Efterkontroll

Sett över hela 2018 har snittpriserna för efterkontroll ökat mer än KPI för bromsade lätta släp och minskat för personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar. Se Figur 14.

Figur 14. Indexerad prisutveckling för efterkontroll jämfört med konsumentprisindex från januari 2013.



#### **4.4 Transportstyrelsen kunde inte bedöma teknikutvecklingen**

**Transportstyrelsen kunde inte bedöma teknikutvecklingen under 2018. Det beror på att vi inte genomfört ett tillräckligt stort antal stickprov på besiktningstationerna.**

Med teknikutveckling menar vi den teknik- och metodutveckling som besiktningföretagen själva bedriver; utöver de minimikrav som Transportstyrelsen ställer på den tekniska kontrollutrustning och de kontrollmetoder som besiktningföretagen ska använda vid en besiktning.

#### **4.5 Fortsatt god tillgänglighet med fler besiktningstationer men färre tekniker**

**Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat från 473 till 500 under året, vilket motsvarar 6 procent. Samtidigt har antalet besiktningstekniker har minskat med 3,5 procent. Transportstyrelsen har inte fått några indikationer på att det minskade antalet besiktningstekniker försämrat tillgängligheten på något avgörande sätt. Antalet morgonöppna stationer har ökat samtidigt som antalet kvällsöppna och lördagsöppna stationer minskat.**

Under året har Transportstyrelsen följt utvecklingen avseende tillgänglighet bland annat utifrån kundklagomål, via besiktningföretagens hemsidor och Swedacs ackrediteringsbeslut. Vi har valt att dela in begreppet tillgänglighet i två delar: geografisk tillgänglighet (antalet besiktningstationer) och tidsmässig tillgänglighet (öppettider). Dessutom följer vi hur många besiktningstekniker som arbetar hos företagen som är en annan viktig indikator på tillgänglighet.



#### 4.5.1 Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat med 6 procent

Antalet besiktningsstationer för lätta fordon har ökat från 473 till 500 under 2018, vilket motsvarar en ökning med knappt 6 procent. 10 av Sveriges 21 län har fått fler stationer jämfört med 2017, se Tabell 4. Sedan omregleringen 2010 har samtliga län fått fler besiktningsstationer utom Jämtlands län där antalet är oförändrat. Innan omregleringen fanns det en oro att antalet besiktningsstationer i de glesare befolkade delarna av landet skulle bli färre, men så har det inte blivit.

Tabell 4. Antal besiktningsstationer för lätta fordon per län mellan 2010 och 2018. 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	2017	2018
Blekinge	5	5	5	5	6	9	8	9	11
Dalarna	11	11	11	12	13	15	15	15	19
Gotland	1	1	2	2	4	5	4	4	4
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	14	14	14
Halland	4	6	7	8	15	17	15	17	18
Jämtland	8	8	8	8	8	9	9	8	8
Jönköping	11	11	11	12	15	18	17	19	21
Kalmar	6	6	7	7	9	13	13	13	15
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	9	11	12
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	18	18	18
Skåne	18	28	32	41	51	63	65	69	69
Stockholm	21	31	43	46	53	59	65	65	68
Södermanland	5	5	6	10	14	16	16	18	19
Uppsala	5	5	7	9	10	11	11	13	13
Värmland	9	10	12	16	19	21	20	21	21
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	16	16	16
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	10	10	10
Västmanland	5	7	9	9	11	12	14	14	16
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	77	81	87
Örebro	5	6	7	8	14	15	14	14	17
Östergötland	9	10	14	17	20	23	21	24	24
<b>Totalt</b>	196	232	270	314	380	444	451	473	500

Källa: Swedac.

#### 4.5.2 En besiktningstation för tunga fordon har öppnat i Norrköping

Den geografiska tillgängligheten har ökat under 2018 jämfört med föregående år. Antalet besiktningstationer för tunga fordon har ökat från 168 till 169, vilket motsvarar en ökning med en halv procent. Den nya stationen ligger i Åby straxt norr om Norrköping. Sedan omregleringen 2010 har 23 nya stationer öppnats i 13 av Sveriges 21 län. Inget län har fått färre stationer, se Tabell 5.

Tabell 5. Antal besiktningstationer för tunga fordon per län mellan 2010 och 2018. Gröna siffror visar en ökning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående år.

Tunga fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Blekinge	4	4	4	4	4	5	5	5	5
Dalarna	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Gotland	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gävleborg	6	6	6	7	7	7	8	8	8
Halland	4	4	4	4	4	4	4	5	5
Jämtland	4	4	4	4	4	5	5	5	5
Jönköping	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Kalmar	6	6	6	6	7	7	7	7	7
Kronoberg	5	5	5	5	6	6	6	6	6
Norrbottnen	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Skåne	13	13	14	14	15	15	15	16	16
Stockholm	11	11	11	11	11	11	12	14	14
Södermanland	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Uppsala	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Värmland	7	7	8	8	8	9	9	9	9
Västerbotten	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Västernorrland	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Västmanland	4	4	4	4	4	5	5	5	5
Västra Götaland	22	23	23	23	24	25	26	26	26
Örebro	5	5	5	5	6	6	6	6	6
Östergötland	6	6	6	6	6	6	7	7	8
<b>Totalt</b>	<b>146</b>	<b>147</b>	<b>149</b>	<b>150</b>	<b>155</b>	<b>160</b>	<b>164</b>	<b>168</b>	<b>169</b>

Källa: Swedac.

#### 4.5.3 Fler morgonöppna och färre kvällsöppna stationer

Transportstyrelsen följer besiktningstationernas öppettider varje kvartal via besiktningföretagens hemsidor. Under 2018 öppnade ingen station före klockan 05:40 och ingen stängde efter klockan 22:00.

I tabell 6-8 presenterar vi öppettiderna fyra gånger per år. Tabellerna innehåller endast ordinarie öppettider och stationer som varit öppna varje vecka i månaden. Det vill säga stationer som exempelvis är öppna någon eller några helgdagar i månaden är inte med i tabellerna.

Fordon i kategori 3 (övriga fordon) besiktas i regel hos kunden av kringresande besiktningstekniker. Därför påverkas inte tillgängligheten till de besikningarna av stationernas öppettider. Exempel på kategori-3-fordon är skogs- och jordbrukstraktorer.

### Antalet besiktningsstationer som öppnar före klockan 7 har ökat

Från december 2017 till december 2018 har antalet stationer som öppnar före klockan 07:00 ökat, se Tabell 6.

Tabell 6. Antal stationer som har öppett före 07:00 december 2014 till och med 2018. 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		
	Mars -17	13	13	13	13	13		
	Juni -17	11	12	12	12	12		
	September - 17	12	12	12	12	12		
	December - 17	13	13	13	13	13		
	Mars -18	12	12	12	12	12		
	Juni -18	11	11	12	12	12		
	September - 18	14	14	15	15	13		
December - 18	16	16	17	17	15			

## Antalet besiktningstationer som har öppet efter klockan 18 har minskat

Från december 2017 till december 2018 har antalet stationer som håller öppet efter klockan 18:00 minskat, se Tabell 7.

Tabell 7. Antal stationer som har öppet efter 18:00 december 2014 till och med 2018. 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		
	Mars -17	21	21	21	20	6		
	Juni -17	21	21	21	21	7		
	September - 17	19	21	19	19	6		
	December - 17	18	20	17	18	5		
	Mars -18	14	16	14	15	5		
	Juni -18	16	16	16	15	9		
	September - 18	14	15	15	14	6		
December - 18	14	15	14	14	5			

### Antalet lördagsöppna stationer har minskat

Mellan december 2017 och december 2018 har antalet lördagsöppna stationer minskat med tio stationer eller 18 procent. Se Tabell 8. Jämfört med december 2014 har antalet mer än halverats.

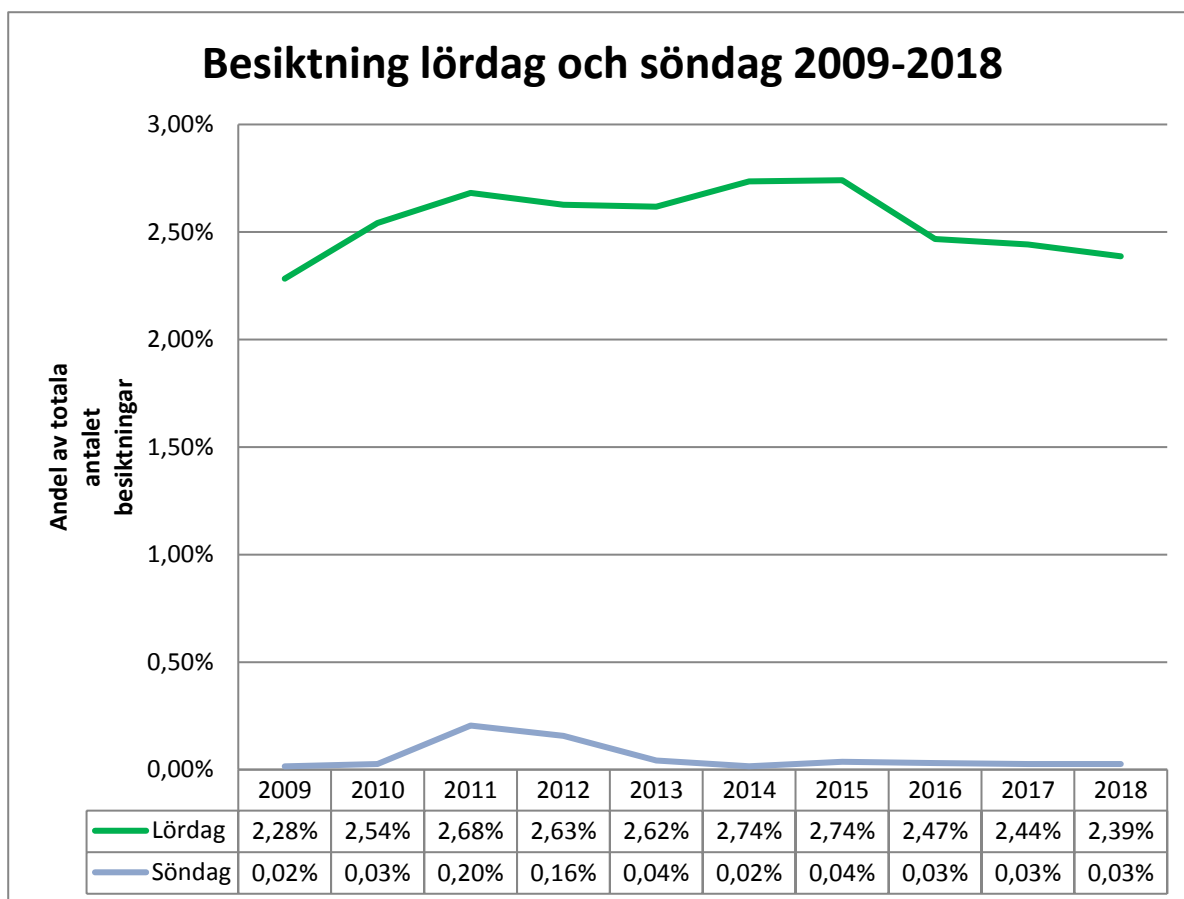
Tabell 8. Antal lördags- och söndagsöppna stationer december 2014 till och med 2018. Gröna siffror visar en ökning, röda en minskning och svarta ett oförändrat värde jämfört med föregående kvartal.

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
	Mars -17						58	0
	Juni -17						54	0
	September -17						54	0
	December - 17						56	0
	Mars -18						54	0
	Juni -18						45	1
	September -18						46	1
December - 18						46	1	

### På lördagar och söndagar besiktas få fordon

Andelen av besiktningarna som rapporteras lördagar och söndagar är fortsatt låg, se Figur 15.

Figur 15. Besiktningar i procent rapporterade lördag och söndag 2009-2018 av totalt antal besiktningar.

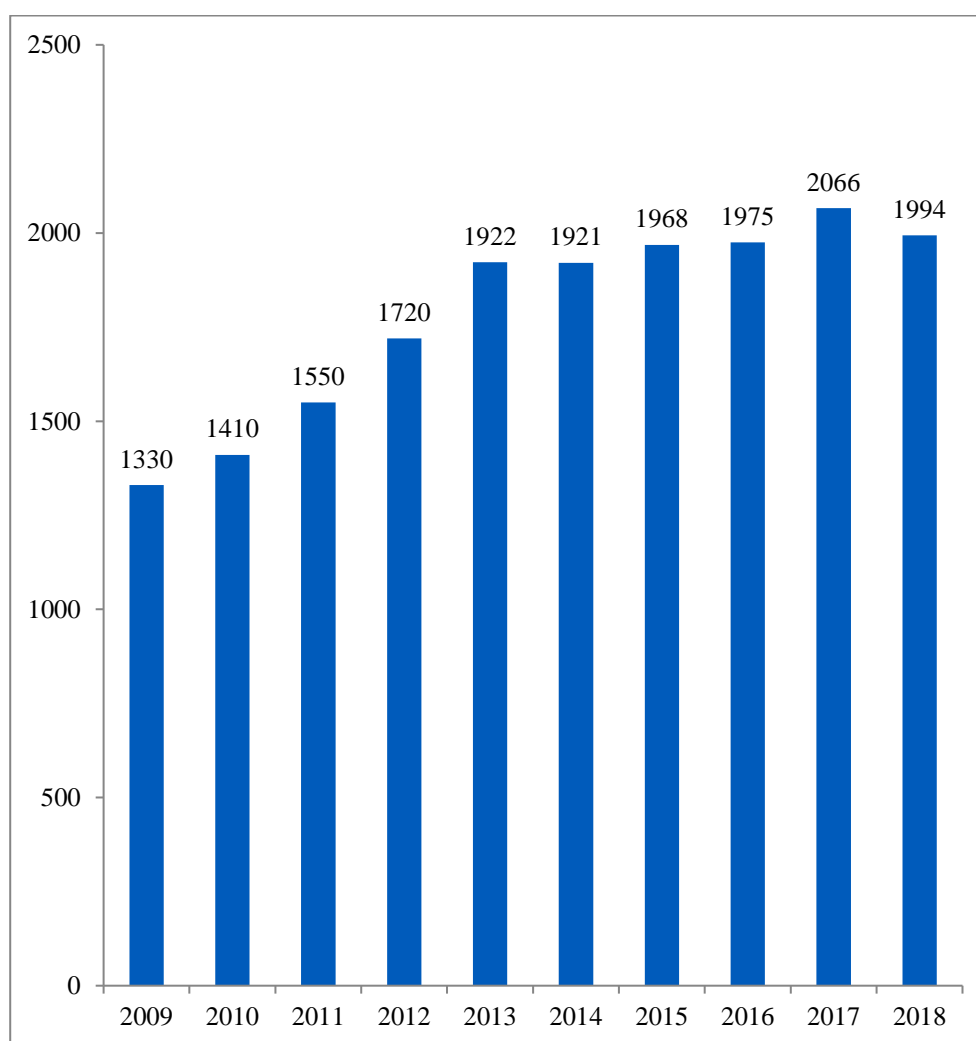


#### 4.5.4 Antalet besiktningstekniker har minskat med 3,5 procent

Varje år begär Transportstyrelsen in uppgifter från besiktningsföretagen om antalet aktiva besiktningstekniker vid månadsskiftet juni-juli. Vid halvårsskiftet 2018 verkade 1 994 tekniker på marknaden. Det är en minskning med 3,5 procent jämfört med 2017, se Figur 16.

2018 hade 148 tekniker en utökad behörighet. Det innebär att hen får utföra mer tekniskt komplexa besiktningar, bland annat registreringsbesiktningar. Det ska jämföras med 146 tekniker 2017.

Figur 16. Antal verksamma besiktningstekniker.



Källa: Transportstyrelsen för år 2011, övriga år besiktningsföretagen.

## 5 Avrapportering – Vidtagna åtgärder

Resultat från tillsyn återkopplar vi såväl inom Transportstyrelsen som till Swedac och fordonsbesiktningensbranschen. Swedac återkopplar sedan vilka eventuella krav på åtgärder de ställer på besiktningföretagen. Erfarenheterna från tillsyns- och marknadsövervakningsarbetet återför vi internt inom Transportstyrelsen. Frekvensen på avrapporteringen varierar, allt efter behov.

## 6 Utfall av 2018 års fokusområden

I rapporten om fordonsbesiktningensmarknaden 2017 uttryckte vi fokusområden för vårt arbete under 2018.<sup>5</sup>

Detta har hänt:

- Vi har följt införande av besiktningpaketet och besiktningensorganens implementering av de nya föreskrifterna. Se även kapitel 3.7 och 4.2.
- Vi har äskat forskningsmedel för en utvärdering av vilken påverkan omreglering av fordonsbesiktningensmarknaden har haft i samhället, bland annat med avseende på trafiksäkerheten. Tyvärr har vi inte fått några pengar.
- Vi har driftsatt en ny version av vår tillsynsdatabas. Det har exempelvis gett oss möjlighet att på ett mer effektivt sätt följa besiktningshistoriken för enskilda fordonslag.

## 7 Vårt arbete 2019

Under 2019 kommer Transportstyrelsen utöver det ordinarie tillsyns- och marknadsövervakningsuppdraget att rikta fokus på etableringshinder, det vill säga de hinder som eventuellt finns för att etablera sig som besiktningföretag i Sverige. Senast vi tittade djupare på frågan var våren 2012<sup>6</sup>. Då var de största upplevda etableringshindren ackrediteringsprocessen, tillgången på utbildad personal och tillgången till utbildning. Vidare riktades kritik mot Transportstyrelsens webbrapporteringsverktyg.

---

<sup>5</sup> Se transportstyrelsen.se, diarienummer TSV 2017:3344.

<sup>6</sup> Se transportstyrelsen.se. Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningensmarknaden 2012, diarienummer TSV 2013-1539.



## 8 Slutsatser

Transportstyrelsen konstaterar att fordonsbesiktningensmarknaden fortsätter att utvecklas i en, i huvudsak, positiv riktning. Under 2018 har konkurrensen ökat, antalet besiktningstationer blivit fler men produktiviteten har minskat. Vidare ser vi att tillgängligheten blivit bättre och att farhågan om att landets glesare befolkade delar skulle drabbas i form av färre stationer inte har besannats. Den prisökning jämfört med KPI som vi sett under tidigare år har planat ut under 2018.

## 9 Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderar att marknaden får fortsätta att utvecklas utan att det underliggande regelverket för närvarande ändras. Vi föreslår att besiktningstypen mopedbesiktning slopas då besiktningensformen fortsatt under året inte har utnyttjats. Vi föreslår vidare att vi ser över våra regler för att underlätta för besiktningensföretagen att byta certifieringsorgan.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503