

2021-05-12

## **Fordonsbesiktningens branschens kommentarer gällande Riksrevisionens granskning av omregleringen av besiktningens marknaden för fordon (RIR 2021:11)**

### **Höga inträdesbarriärer på grund av krav på oberoende och kvalitet**

Riksrevisionen bedömer att inslaget av entreprenörskap i besiktningens bransch är litet och hänvisar till att marknaden domineras av tre aktörer. Det framgår dock inte i granskningen att de två medelstora aktörerna Carspect och Dekra, kontinuerligt har ökat sina marknadsandelar enligt Transportstyrelsens marknadsbevakning. Tillsammans har dessa aktörer en marknadsvolym som motsvarar en av de största i branschen.

Fordonsbesiktningens bransch vill understryka att besiktningens marknaden är strängt reglerad och att det finns tydliga och höga inträdesbarriärer till marknaden, exempelvis kopplat till omfattande ackrediteringskrav. Dessa krav är positiva och helt nödvändiga, då de säkerställer kvalitet och oberoende i myndighetsutövningen som besiktningens organen utför, men vi konstaterar att de samtidigt utgör inträdesbarriär för nya besiktningens företag.

### **Tillgängligheten har ökat markant**

Riksrevisionen konstaterar att tillgängligheten till besiktning har ökat efter omregleringen. Antalet besiktningens stationer och besiktningens tekniker har ökat och antal personbilar per besiktningens station har minskat sett över hela riket och därmed har tillgängligheten för konsumenterna generellt sett förbättrats. Antalet besiktningens företag ökat i stora delar av landet vilket har lett till en ökad valfrihet för konsumenterna.

Antalet stationer har ökat med 183 procent sedan 2010. Ökningen av stationer har skett i hela landet men trots detta har det i medierapporteringen framstått som att det "i stora delar av landet" inte skett någon förbättring av tillgängligheten. Detta är helt felaktigt, förhållandet är tvärt om. En övervägande majoritet av fordonsägarna i en majoritet av landet har fått minskade avstånd till sin närmsta besiktningens station. I början av 2021 genomförde Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen en utredning av tillgängligheten i glesbygd och kom där fram till att medelavståndet till närmsta besiktningens station har minskat, från 14 kilometer innan omregleringen till knappt 11 kilometer år 2019. Över 97 % av fordonsägarna har 2,5 mil eller kortare avstånd till närmsta besiktningens station - motsvarande siffra 2010 var knappt 95 %. I glesa landsbygdskommuner har medelavståndet till närmsta station också minskat. 2010 var avståndet drygt 19 kilometer medan motsvarande siffra 2019 var drygt 15 kilometer. I mycket glesa landsbygdskommuner har dock medelavståndet varit mer eller mindre oförändrat kring 26 kilometer under samma tidsperiod.

Riksrevisionens granskning bekräftar Transportstyrelsens slutsatser om tillgängligheten. En genomgång av uppgifterna i rapporten visar att 66 procent av de lokala arbetsmarknadsregionerna fått fler stationer sedan omregleringen och i en lika stor andel har antalet etablerade

besiktningföretag ökat. I över 70 procent av regionerna har antalet personbilar per station minskat, vilket också är ett mått på tillgänglighet.

### **Prisutvecklingen efter omregleringen**

Riksrevisionen har studerat utvecklingen mellan 2010 och 2019 och kommer fram till att det genomsnittliga priset för en kontrollbesiktning ökat med 56 procent och att priset för efterkontroll ökat med 37 procent. Fordonsbesiktningens bransch har inga synpunkter på bedömningen av snittprisernas utveckling.

Riksrevisionen förklarar i rapporten bakgrunden till prisutvecklingen och nämner ökade produktionskostnader kopplat till förbättrad tillgänglighet gällande öppettider och -dagar, ökad flexibilitet gällande bokning och kraftig nyetablering. Dessvärre har inte Riksrevisionens resonemang och förklaringar gällande prisutvecklingen fått något utrymme i pressmeddelandet från Riksrevisionen eller i medias bevakning av frågan.

Prisdifferentieringen som skett nämns inte heller riktigt i rapporten - det vill säga att priset skiljer sig beroende på framförhållning i bokningen och vilken station fordonsägaren besiktat hos. Detta trots att differentieringen är en mycket viktig effekt av omregleringen. En fordonsägare som värdesätter hög flexibilitet kan få tillgång till besiktning med kort varsel (exempelvis genom drop-in) medan en fordonsägare som värdesätter lågt pris kan tillgodogöra sig detta genom att boka tid långt i förväg.

Det framgår inte heller av Riksrevisionens rapport att besiktningens pris innan omregleringen var enhetligt och fastställdes av staten, som även bar risken för underskott i verksamheten. Innan omregleringen var priset för besiktning oförändrat under långa tidsperioder, vilket ledde till underskott i den dåvarande verksamheten.

Riksrevisionens utgångspunkt i granskningen är att riksdagen förväntade sig att omregleringen skulle leda till prispress på marknaden och att detta inte har uppfyllts givet att priserna ökat mer än konsumentprisindex. Fordonsbesiktningens bransch menar dock att lägre priser inte var en målsättning med omregleringen. I regeringens proposition som riksdagen tog ställning till och beslutade 2009 framgår att en av målsättningarna med omregleringen var att omregleringen skulle leda till "rimliga priser för besiktningstjänster" samtidigt som servicen och tillgängligheten skulle förbättras. I propositionen beskrivs, tvärt emot vad som beskrivs i Riksrevisionens rapport, att omregleringen "kan leda till något högre pris för besiktning av fordon och därmed få viss betydelse för privatpersoner".

Servicen till konsument har efter omregleringen förbättrats, genom ökad tillgänglighet (fler stationer i hela landet och fler besiktningstekniker), kund Anpassning (möjlighet att boka när kunden vill besikta, fler tider och mer flexibla bokningsmöjligheter) samt också att kötid till besiktning nu helt försvunnit som fenomen i Sverige (utbudet på besiktningstider är större än eller i jämvikt med efterfrågan).

Fordonsbesiktningens bransch ser att det tidigare artificiella priset för besiktning har justerats upp samtidigt som tillgängligheten byggts ut markant. Att en sådan tydlig service- och tillgänglighetsförbättring skulle innebära att ett rimligt pris för besiktning skulle visa sig bli lägre än det politiskt beslutade pris som gällde innan omregleringen är inte sannolikt, vilket Riksrevisionens

rapport också visar. Någon diskussion om detta, eller eventuella målkonflikter i förväntningarna på reformen, finns dock inte i rapporten.

Besiktningens organens erfarenhet efter tio år med konkurrensutsatt besiktning och fri prissättning är att tendensen är att kunderna bokar allt senare, eller att de kommer precis när det passar. Detta brukar vara i slutet på veckan eller månaden, vilket innebär att priserna dessa dagar och tider ökar då efterfrågan är hög. Det verkar alltså som om de flesta fordonsägare värdesätter flexibiliteten högre än att boka lång tid i förväg och därmed få ett lägre pris. Det ska också betonas att besiktning äger rum var 14:e månad och att priset för besiktning är en av de mindre kostnaderna med att äga bil.

### **Extremt få klagomål**

Riksrevisionen har också gått igenom antalet klagomål från kunder och sätter rubriken "Klagomålen har ökat". Det är dock vanskligt att dra slutsatsen att klagomålen ökat sedan omregleringen eftersom antalet klagomål till olika instanser är mycket få till antalet och varierar kraftigt mellan åren. Klagomålen till besiktningens företag har legat på ungefär samma nivå sedan 2010, cirka 1500 per år. Det ska i sammanhanget understrykas att antalet klagomål är försvinnande få i relation till antalet besiktningar. På ett år utförs drygt 5,5 miljoner besiktningar i Sverige (alla typer). Det innebär att under perioden 2010-2019 har över 55 miljoner besiktningar genomförts i Sverige. I relation till antalet besiktningstillfällen så är andelen klagomål och överklaganden alltså extremt låg.

### **Föråldrade regelverk gör att antalet underkända minskar**

Riksrevisionen har även granskat utfallet av besiktningens verksamhet och finner att andelen underkännanden vid kontrollbesiktning har minskat. Fordonsbesiktningens bransch menar att minskningen i underkännandandelen delvis beror på att regelverken är eftersatta på såväl miljö- som trafiksäkerhetsområdet. Detta ägnas tyvärr inget utrymme i Riksrevisionens rapport.

Rapporten bekräftar också att andelen anmärkningar vid miljökontroll minskade 2018 och 2019 och att anledningen till detta kan vara förändringarna i föreskriften som skedde 2018, en förändring som branschen och flera andra kritiserat hårt. Granskningen bekräftar den statistik som branschen tagit fram och delgett bland andra Riksrevisionen och Transportstyrelsen.

### **Bristande tillsyn och regelutveckling**

Fordonsbesiktningens bransch delar Riksrevisionens bild om att Swedacs tillsyn fungerar medan Transportstyrelsens tillsyn är obefintlig.

Vi delar dock inte Riksrevisionens bedömning att Transportstyrelsens föreskriftsarbete fungerar tillfredsställande. Det finns otaliga exempel på betydande föreskriftsändringar som remitterats ett fåtal veckor före ikraftträdande och exempel på kraftiga förseningar och fördröjningar från myndigheten att implementera regler som föreskrivits på EU-nivå.

Riksrevisionen beskriver i rapporten hur Transportstyrelsens resurser för tillsyn minskat avsevärt, något som vi också noterat. Samma sak gäller myndighetens resurser när det gäller regelutveckling och föreskrifter.

I granskningsrapporten nämns att Transportstyrelsen vid dess bildande bedömdes ha stort behov att rekrytera personal för att ombesörja författandet av föreskrifter, i det fall en omreglering ägde rum. Trafikinspektionsutredningen bedömde att behovet uppgick till 25-37 årsarbetskrafter. Det ska i

detta sammanhang understrykas att Transportstyrelsen i dagens läge har långt ifrån 25 årsarbetskrafter som sysslar med regelgivning och utveckling av föreskrifterna gällande besiktning.

Dessutom har ny lagstiftning från EU tillkommit sedan ovan bedömning gjordes. Behovet av resurser för att hantera och utveckla föreskrifterna borde därför vara lika stort eller större än den bedömning som gjordes av Trafikinspektionsutredningen. I dagsläget är myndighetens resurser och arbete med regelgivning helt enkelt otillräckligt, vilket också märks i de långa handläggningstiderna, korta remisstider och bristande dialog. Dessutom kan detta förklara varför Transportstyrelsen i många fall, exempelvis gällande miljö och moderna säkerhetssystem, väljer att införa miniminivåer enligt EU:s besiktningspaket snarare än en anpassad svensk implementering som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. Det kan också förklara varför Sverige fortfarande inte har kontrollpunkter för laddbara fordon, något som exempelvis Norge införde för över fem år sedan i sitt regelverk.