



Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet Riksdagens revisorers förslag angående Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten (2000/01:RR9) samt motioner som väckts med anledning av förslaget eller under den allmänna motionstiden hösten år 2000.

Utgångspunkten för revisorernas överväganden och förslag har varit att riksdagens beslut år 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning – Bilprovningen – ligger fast. Också utskottet anser att Bilprovningen skall ha fortsatt ensamrätt att utföra periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Följaktligen avstyrks motionsyrkanden (m, kd och fp) om avveckling av det s.k. bilprovningsmonopolet.

Vad gäller Bilprovningens verksamhet och effektivitet föreslås riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om att tyngdpunkten i Bilprovningens effektivitetsmätningar bör ligga på jämförelser mellan stationer och att SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet bör ses över. Detta innebär att revisorernas förslag i motsvarande delar tillstyrks.

Vidare föreslår utskottet ett tillkännagivande till regeringen med anledning av revisorernas förslag om avgränsningen av Bilprovningens konkurrensutsatta verksamhet. Innebörden är att Bilprovningens underlag för kostnadsfördelning och prissättning bör förbättras.

Utskottet har ingen erinran mot revisorernas förslag om att ägarstyrningen i bolaget bör utvecklas. Också i denna fråga föreslås ett tillkännagivande till regeringen.

Utskottet delar revisorernas uppfattning att flera problem är förknippade med polisens fordonskontroller på väg, de s.k. flygande inspektionerna. Mot den bakgrunden tillstyrker utskottet revisorernas förslag *dels* om en analys av orsakerna till att verksamheten inte fått avsedd omfattning och till att verksamhetsutfallet uppvisar stora länsvisa skillnader, *dels* om åtgärder för en

förstärkt samordning av verksamheten samt *dels* om möjligheterna till en ytterligare utglesning av den periodiska fordonskontrollen.

Utskottets ställningstaganden och förslag har föranlett tre reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	5
Utskottets överväganden	6
Bilprovningsmonopolet.....	6
Bakgrund.....	6
Motionsförslag	6
Utskottets ställningstagande	7
Bilprovningens verksamhet och effektivitet.....	8
Revisorernas förslag.....	8
Utskottets ställningstagande	10
Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten.....	12
Revisorernas förslag.....	12
Utskottets ställningstagande	13
Ägarnas styrning av bolaget.....	14
Revisorernas förslag.....	14
Utskottets ställningstagande	15
Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet.....	16
Bakgrund.....	16
Revisorernas förslag.....	17
Motionsförslag	18
Utskottets ställningstagande	18
Kontroll av fordonsidentitet	19
Motionsförslag	19
Utskottets ställningstagande	20
Reservationer	21
1. Bilprovningsmonopolet (m, kd, fp).....	21
2. Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet (m)	21
3. Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet (kd, fp).....	22
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag	24
Riksdagens revisorers förslag.....	24
Motioner med anledning av förslaget.....	25
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000.....	25

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Bilprovningsmonopolet

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T5 yrkande 1, 2000/01:T6 yrkandena 1 och 2, 2000/01:T7 yrkande 1, 2000/01:T211 yrkande 3, 2000/01:T429, 2000/01:T437 och 2000/01:T442.

Reservation 1 (m, kd, fp)

2. Bilprovningens verksamhet och effektivitet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om AB Svensk Bilprovningens verksamhet och effektivitet. Riksdagen bifaller därmed delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 1.

3. Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om kostnadsfördelning och prissättning inom AB Svensk Bilprovning. Riksdagen bifaller därmed delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 2.

4. Ägarnas styrning av bolaget

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om behovet av att utveckla ägarstyrningen i AB Svensk Bilprovning. Riksdagen bifaller därmed delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 3.

5. Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört. Riksdagen bifaller därmed delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 4 samt avslår motionerna 2000/01:T5 yrkande 2, 2000/01:T6 yrkandena 3–5, 2000/01:T7 yrkandena 2 och 3 samt 2000/01:T212 yrkande 9.

Reservation 2 (m)

Reservation 3 (kd, fp)

6. Kontroll av fordonsidentitet

Riksdagen avslår motion 2000/01:L909 yrkande 3.

Stockholm den 15 maj 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Jan-Evert Rådström (m) och Viviann Gerdin (c).

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet Riksdagens revisorers förslag (2000/01:RR9) angående Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten jämte motioner, dels dem som väckts med anledning av förslaget, dels sådana som väckts under den allmänna motionstiden år 2000. Till grund för revisorernas överväganden och förslag ligger en granskningsrapport (2000/01:2) samt remissyttranden över rapporten.

Revisorernas granskning har omfattat tre aspekter på AB Svensk Bilprovning, nämligen dels företagets verksamhet och effektivitet, dels avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten och dels ägarnas styrning av företaget. Härutöver har polisens verksamhet med s.k. flygande inspektioner granskats.

Utskottets överväganden

Bilprovningsmonopolet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att Bilprovningen skall ha fortsatt ensamrätt att utföra periodisk kontrollbesiktning av motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Motionsyrkanden (m, kd och fp) om ett upphävande av det s.k. bilprovningsmonopolet avstyrks följaktligen. *Jämför reservation 1 (m, kd, fp).*

Bakgrund

AB Svensk Bilprovning – Bilprovningen – bildades år 1963. Sedan år 1965 bedriver bolaget med ensamrätt periodisk kontroll av motorfordon och släpvagnar. Syftet med verksamheten är att genom kontroll av fordonsstandarden främja trafiksäkerhet och miljö. Bilprovningen samägs av staten, motorbranschens organisationer och bilförsäkringsföretagen. Statens ägarandel är 52 %. Förutom kontrollbesiktning bedriver Bilprovningen viss konkurrensutsatt verksamhet i fyra dotterbolag. Koncernen har totalt ca 2 200 medarbetare. Vid moderbolagets 175 besiktningstationer runt om i landet utförs sammanlagt ca 5 500 000 förrättningar per år. År 2000 uppgick koncernens omsättning till 1 165 miljoner kronor. Resultatet var negativt, -43 miljoner kronor, att jämföra med -113 miljoner kronor år 1999.

Motionsförslag

I motion T5 uttalar Kenth Skårvik m.fl. (fp) att revisorerna inte har tagit upp den viktiga frågan om konkurrensutsättning av AB Svensk Bilprovnings kärnverksamhet. Monopolet måste avvecklas, anser motionärerna (yrkande 1).

I motion T211 redovisar Kenth Skårvik m.fl. (fp) att köerna till Bilprovningen blir allt längre. På grund av de långa väntetiderna hinner många privatbilister inte få sina bilar besiktigade före semesterresan. Det finns exempel på att yrkesförare tvingas ställa sina bilar därför att de inte får tid för kontrollbesiktning. Lösningen på problemet är, anser motionärerna, att monopolet avvecklas. Regeringen bör skyndsamt lägga fram förslag av denna innebörd (yrkande 3).

Det bästa sättet att undvika de av revisorerna uppmärksammade problemen med fördelning av kostnader på olika verksamheter samt med statliga monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader vore att konkurrensutsätta också kärnverksamheten. Det hävdar Per-Richard Molén m.fl. (m) i motion T6 (yrkande 1). Om så inte sker bör enligt motionärerna den konkur-

rensutsatta verksamheten helt avskiljas från kärnverksamheten och bedrivs i dotterbolagsform (yrkande 2).

Som motiv för ett bibehållande av monopolet har anförts att det annars skulle bli problem med kvalitetskontrollen samt att priserna skulle gå upp i glesbygd. Dessa farhågor är överdrivna, hävdar Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) i motion T429. Ackreditering av bilverkstäder, även sådana i glesbygd, med noggrant utformade krav skulle garantera kvaliteten och bidra till rimliga prishöjningar. En avveckling av monopolet skulle enligt motionärerna öka serviceutbudet och därmed gynna svenska bilägare.

De långa väntetiderna är Bilprovningens största problem. Detta problem löses bäst om verksamheten konkurrensutsätts. Det anser Cristina Husmark-Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m), som i motion T437 föreslår att staten frigörs från sitt majoritetsägande i AB Svensk Bilprovning.

Roy Hansson (m) erinrar i motion T442 om att riksdagen år 1991 fattade principbeslut om privatisering av vissa statligt ägda företag, bl.a. AB Svensk Bilprovning. Nyligen har Posten AB fått regeringens bemyndigande att sälja Postgirot. Nu bör man gå vidare på den inslagna vägen och genomföra privatiseringen av Bilprovningen, anser motionären (yrkande 1). På 1970-talet drevs frågan om etablering av en bilprovningsanläggning i Hemse på Gotland. AB Svensk Bilprovning sade blankt nej till förslaget. Nu anser motionären tiden vara mogen för en sådan anläggning, driven i samarbete med privata aktörer (yrkande 2).

AB Svensk Bilprovning fungerar dåligt, hävdar Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion T7. Produktiviteten är låg liksom effektiviteten. Förlusterna är stora, 123 miljoner kronor år 1999 efter finansiella poster. Utvecklingen har varit negativ även i fråga om väntetider och kunduppskattning. Den tekniska kvaliteten har försämrats. Det är bra att revisorerna har granskat verksamheten. Men det är beklagligt att revisorerna inte har tagit upp grundproblemet, nämligen bolagets monopolställning. Hela verksamheten bör konkurrensutsättas, anser motionärerna (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

I samtliga nu behandlade motioner krävs att den periodiska fordonskontrollen skall konkurrensutsättas. Mot den bakgrunden vill utskottet kort erinra om riksdagens tidigare ställningstaganden i denna fråga. Våren 1994 godkände riksdagen ett regeringsförslag om att fristående, ackrediterade besiktningssällskap i konkurrens skulle få utföra sådan kontrollbesiktning av fordon som AB Svensk Bilprovning hade monopol på (prop. 1993/94:167, bet. 1993/94:TU35, rskr. 1993/94:433). På hösten 1994 uttalade riksdagen med anledning av den nyttillträdde socialdemokratiska regeringens förslag att monopolet borde avvecklas först den 1 januari 1996, inte den 1 januari 1995, vilket regeringen föreslagit (prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). På hösten 1996 beslutade riksdagen efter förslag av regeringen att monopolet skulle bibehållas (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Utskottet framhöll i sitt betänkande att en omreglering av

kontrollbesiktningen inte fick leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller till att kostnaderna ökade. Intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talade för en fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktningar. I likhet med regeringen underströk utskottet vikten av att verksamheten uppfyllde minst samma kravnivå som gällde för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaden.

Utskottet vidhåller sin uppfattning om hur den periodiska kontrollbesiktningen bör vara organiserad och är mot den bakgrunden inte berett att förorda en förändring av den innebörd motionärerna föreslår. Följaktligen avstyrks motionerna T5 (fp) yrkande 1, T6 (m) yrkandena 1 och 2, T7 (kd) yrkande 1 i nu behandlad del, T211 (fp) yrkande 3, T429 (m), T437 (m) och T442 (m).

Bilprovningens verksamhet och effektivitet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen, med anledning av revisorernas förslag om Bilprovningens verksamhet och effektivitet, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om effektivitetsmätningar genom jämförelser mellan stationer samt om SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet. Revisorernas förslag om ändring av systemet för kallelse till kontrollbesiktning bör – bl.a. till följd av en nyligen genomförd ändring av fordonskungörelsen (1972:595) – inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Revisorernas förslag

Mål och målluppfyllelse

Enligt revisorerna bör det försämrade resultatet för AB Svensk Bilprovning under senare år ses mot bakgrunden av att driftkostnaderna ökat starkt, samtidigt som avgifterna varit oförändrade under i stort sett hela 1990-talet. Bolagets begäran år 1998 att få höja avgifterna avslogs av regeringen med hänvisning till bolagets höga soliditet.

Under senare år har bolaget arbetat inom fem målområden, nämligen kunderna, medarbetarna, nya affärer, resultatet och den tekniska kvaliteten. För år 1999 redovisas följande målluppfyllelse inom dessa områden.

Målområde	Mål för år 1999	Utfall år 1999
Kunderna	88 % nöjda kunder	85 %
Medarbetarna	5,2 i välbefinnande på en sjugradig skala	3,8
Nya affärer	5 % i omsättning av kärnverksamheten	4 %
Resultat	24 % i rörelsemarginal i fältverksamheten	20,5 %
Teknisk kvalitet	19 poäng enligt upplagt kvalitetsprogram	18 poäng

I rapporten konstateras att det fanns stora skillnader över landet när det gäller stationernas resultat för de fem målen. Exempelvis varierade andelen nöjda kunder mellan 74 % och 91 %. Den tekniska kvaliteten varierade mellan 12,7 poäng och 20,1 poäng.

Ett annat nyckeltal som används inom Bilprovningen är arbetsproduktiviteten vid stationerna, mätt som antalet besiktningar per arbetad persondag. Så mätt har produktiviteten ökat kontinuerligt, från 12,4 år 1994 till 13,0 år 1999.

Effektivitetsjämförelser

Revisorerna erinrar om att regeringen i budgetpropositionen för år 1997 uttalat att effektiviteten i hela Bilprovningens verksamhet årligen bör jämföras med bl.a. motsvarande verksamheter i andra länder. En sådan internationell jämförelse har också genomförts, nämligen med Bilprovningens motsvarigheter i Belgien, Finland och Tyskland. Men revisorerna konstaterar att det är svårt att dra slutsatser av denna studie, eftersom förutsättningarna i de jämförda länderna skiljer sig åt i viktiga hänseenden. I stället pekar revisorerna på att det inom ramen för Bilprovningens egen organisation finns ett omfattande underlag för jämförelser av effektivitet och produktivitet, nämligen den omfattande statistik som tas fram vid Bilprovningens 175 stationer. Revisorerna anser att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser skall ligga på systematiska jämförelser mellan stationerna.

Väntetidsproblemet

Av revisorernas rapport framgår att Bilprovningen använder två mått för att redovisa väntetider. Ett mått är den genomsnittliga väntetiden räknat på alla stationer. Det andra måttet är ett viktat genomsnittsvärde, där hänsyn har tagits till stationernas storlek. I början av år 1997 steg väntetiderna kraftigt. Kulmen nåddes under veckorna 11–12 då väntetiden uppgick till ca 40 dagar. Efter nyanställning av besiktningsmän kunde väntetiderna nedbringas till 15 dagar under sommaren. Under hösten 1999 steg väntetiderna på nytt och under år 2000 har problemen accelererat ytterligare. I maj sistnämnda år uppgick väntetiden i genomsnitt till drygt 30 dagar. I augusti var den genomsnittliga väntetiden 19 dagar, vilket kan jämföras med 11 dagar vid samma tid år 1999. Bilprovningen har, redovisar revisorerna, vidtagit en rad åtgärder för att komma till rätta med väntetidsproblemen. Men enligt revisorerna finns det dessutom anledning att ändra nuvarande system för kallelse till kontrollbe-

siktning så att belastningen över året jämnas ut. Sålunda bör bolaget få ansvar för att – inom de ramar som fordonskungörelsen ger – styra när i tiden kal-lelse skall gå ut.

SWEDAC:s tillsynsansvar

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över verksamhet som avses i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Med ackreditering avses en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. Eftersom Bilprovningen har ensamrätt att utföra kontrollbesiktning av motorfordon m.m. behöver bolaget ingen ackreditering för denna del av verksamheten. Men Bilprovningen fick år 1996 en s.k. kompetensbekräftelse av SWEDAC vilken i praktiken motsvarar en ackreditering. I budgetpropositionen för år 1997 anförde regeringen att SWEDAC:s kompetensprövning av Bilprovningens besiktningsverksamhet borde drivas vidare och utvecklas. Behållandet av monopolställningen innebar enligt regeringen att det inte kunde bli fråga om en ackreditering inom det vanliga systemet. Men regeringen avsåg att i samband med en kommande översyn av Bilprovningens framtida verksamhetsinriktning klarlägga vissa frågor rörande kvalitetssäkring och tillsyn i samband med en översyn av bolagets framtida verksamhetsinriktning. Av revisorernas rapport framgår att SWEDAC i olika sammanhang framfört till regeringen att dess roll som tillsynsmyndighet över Bilprovningen måste klargöras. SWEDAC har ett tillsynsansvar men saknar sanktionsmöjligheter om tillsynen visar att det finns brister i verksamheten. SWEDAC kan ta ifrån en privat verkstad ackrediteringen men saknar alltså motsvarande befogenhet i fråga om Bilprovningens stationer. Mot den angivna bakgrunden föreslår revisorer-na att regeringen skall klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovning-en.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Bilprovningens resultat för år 2000 fortfarande är negativt, även om underskottet har kunnat minskas påtagligt jämfört med år 1999. Sålunda redovisas för moderbolaget en förlust på 48 miljoner kronor, medan hela koncernens underskott uppgick till 43 miljoner kronor. Resultatmålet var satt till 25 % rörelsemarginal för fältverksamheten. Utfallet blev 17,3 %. Soliditeten, dvs. summa eget kapital i förhållande till total balansomslutning, minskade från 46,1 % år 1999 till 42,9 %. Andelen nöjda kunder uppgick till 85 %, att jämföra med målet 86 %. Under år 2000 uppgick väntetiden till i genomsnitt 22 dagar, det sämsta resultatet någonsin.

Beträffande Bilprovningens resultatutveckling bedömer utskottet att den höjning av avgifterna som regeringen nyligen beslutat om, i kombination med de effektiviseringsåtgärder bolaget vidtar, öppnar möjligheter för ett mer positivt resultat framöver.

Statsmakterna har tidigare (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) uttalat att Bilprovningen inte bara bör göra interna utan också internationella effektivitetsjämförelser. Sedan det nu visat sig att sådan internationell s.k. benchmarking inom bilprovningens verksamhet är mindre meningsfull bedömer utskottet, i likhet med revisorerna, att tyngdpunkten i arbetet med effektivitetsmätningar i fortsättningen bör ligga på systematiska jämförelser mellan Bilprovningens stationer. Som revisorerna anför bör dessa stationer såväl antalsmässigt som på annat sätt utgöra ett tillfredsställande underlag för sådana jämförelser.

Revisorerna föreslår att nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktning bör förändras så att en jämnare belastning över året åstadkoms och så att Bilprovningen kan styra när i tiden kallelse skall gå ut. Av revisorernas rapport framgår att Bilprovningen funnit att problemet med långa väntetider primärt ligger i systemet för att kalla fordonen till besiktning. Detta system har medfört att det under våren råder brist på såväl lokaler som besiktningpersonal medan kapaciteten under höst- och vintermånaderna är fullt tillräcklig. Den fråga som revisorerna aktualiserat har nyligen övervägts av Utredningen om fordonsbestämmelser (dir. 1999:66). I sitt betänkande (SOU 2001:29) konstaterar utredningen att problemet med långa kötider på våren har flera orsaker. Dels besiktigas då ett stort antal vinteravställda fordon, dels finns det betydligt fler bilar med slutsiffror motsvarande vårmånader än motsvarande höstmånader. Slutsiffrorna 6, 7 och 8 är nämligen underrepresenterade för bilar till följd av att Vägverket tidigare gav dessa slutsiffror huvudsakligen till motorcyklar. Utredningen redovisar att regeringen på förslag av Vägverket nyligen har beslutat om en ändring av 78 § fordonskungörelsen (1972:595). Ändringen, som trätt i kraft den 1 februari 2001, innebär att instälseterminen för slutsiffra 5 är maj–september med juli som inställelse-månad. Detta medför en avlastning för Bilprovningen under våren. Dessutom har Bilprovningen inlett försöksverksamhet med ändrade rutiner för kallelse, bland annat innebärande att fordonsägaren föreslås en viss tid för besiktning. Med hänvisning härtill föreslår utredningen att systemet med slutsifferstyrning behålls. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Mot den redovisade bakgrunden bedömer utskottet att syftet med revisorernas förslag om en förändring av systemet för kallelse till kontrollbesiktning kommer att tillgodoses utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Vad revisorerna föreslår beträffande SWEDAC föranleder inga erinringar från utskottets sida. Utskottet föreslår sålunda att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningen.

Sammanfattningsvis föreslår utskottet att riksdagen med anledning av revisorernas förslag rörande Bilprovningens verksamhet och effektivitet som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför om effektivitetsjämförelser och SWEDAC:s tillsynsansvar.

Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen, med anledning av revisorernas förslag, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om kostnadsfördelning och prissättning inom Bilprovningen.

Revisorernas förslag

Kostnadsfördelning och prissättning inom AB Svensk Bilprovning

I samband med riksdagsbeslutet hösten 1996 om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) uttalades att Bilprovningen måste åstadkomma en klar avgränsning mellan monopolverksamheten och konkurrensutsatta verksamheter. Dessa sistnämnda borde bedrivas i dotterbolag. Av rapporten framgår att konkurrensutsatt verksamhet numera bedrivs i fyra dotterbolag, varav tre bildades år 1998. Dessa är Motortestcenter MTC AB, som är specialiserat på kostnadseffektiva system för minskade avgasemissioner och reducerad bränsleförbrukning, Bilprovningen International AB, vars affärsidé är att exportera moderbolagets kunskap, erfarenheter och system till andra länder, Addict i Skellefteå AB, med uppgift att utveckla Bilprovningens IT-verksamhet samt Bilprovningen Test och Information AB (BTI AB), som svarar för all den konkurrensutsatta verksamhet som bedrivs vid Bilprovningens 175 stationer. Det finns dock en avvikelse från principen om organisatorisk åtskillnad mellan monopolverksamhet och konkurrensutsatt verksamhet. Sålunda kan den efterkontroll hos Bilprovningen som får föreskrivas med stöd av 84 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595) ersättas av provning av fordonet vid ackrediterad verkstad. Efterkontrollerna är således numera konkurrensutsatta men bedrivs ändå inom ramen för moderbolagets verksamhet.

Revisorerna har närmare granskat hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten. Granskningen i denna del har omfattat verksamheten vid ett av dotterbolagen, BTI-AB. Bilprovningen använder den s.k. ABC-kalkylen (Activity-Based-Costing) för produktkalkylering, en etablerad metod att fördela direkta och indirekta kostnader mellan olika produkter i ett företag. Tillämpningen av denna metod har emellertid enligt revisorerna visat sig medföra att kostnaden för vissa produkter överstigit priset, vilket indikerar att korssubventioneringar förekommer. Även om inkomster från monopolverksamheten inte skulle ha använts inom den konkurrensutsatta verksamheten är förhållandena enligt revisorernas mening inte acceptabla, eftersom Bilprovningen för olika tjänster konkurrerar med olika företag. Mot denna bakgrund anser revisorerna att underlaget för fördelning av kostnader bör förbättras och användas för prissättning av konkurrensutsatta produkter samt för strategiska beslut om produktsortimentet.

Myndigheters och statliga monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensutsatta marknader

Enligt vad som uttalas i granskningsrapporten anser Konkurrensverket att reglerna är oklara vad gäller myndigheters och statliga monopolföretags rätt att driva näringsverksamhet på en konkurrensmarknad. I sammanhanget har verket också framhållit svårigheterna att fördela en myndighets eller ett bolags gemensamma kostnader på olika verksamheter. Revisorerna anser för sin del att dessa svårigheter inte får hindra att ett företag som t.ex. Bilprovningen utövar viss konkurrensutsatt verksamhet som ligger i linje med bolagets ändamål. Om Bilprovningen kan producera tjänster inom områdena trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi till lägre kostnader än konkurrenterna blir resultatet en samhällsekonomisk vinst. Men då krävs också att företaget har en mycket hög ambition att på ett rättvisande sätt fördela gemensamma kostnader så att inte misstankar om korssubventionering uppkommer.

Revisorerna anser det positivt att regeringen har aviserat ett uppdrag till Ekonomistyrningsverket (ESV) att föreslå regler för statliga myndigheters konkurrensutsatta verksamhet. Men enligt revisorerna bör det finnas motsvarande regler också för statligt hel- eller delägda monopolföretag.

Utskottets ställningstagande

Kostnadsfördelning och prissättning inom AB Svensk Bilprovning

Som revisorerna anför är det av stor vikt att prissättningen i ett företag som bedriver såväl verksamhet med ensamrätt som konkurrensutsatt verksamhet grundas på en korrekt kostnadskalkylering. Med anledning av att det vid ett närmare studium visat sig att vissa priser inom Bilprovningens dotterbolag understiger produktionskostnaden finns det, som revisorerna uttalar, skäl att Bilprovningen förbättrar underlaget för fördelning av direkta och indirekta kostnader. Enligt utskottets mening är det viktigt att regeringen som representant för majoritetsägaren med uppmärksamhet följer detta arbete. Vad utskottet nu anför med anledning av revisorernas förslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Myndigheters och statliga monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensutsatta marknader

Utskottet har med anledning av revisorernas förslag inhämtat följande. I den s.k. konkurrenspolitiska propositionen (1999/2000:140) meddelade regeringen att den – mot bakgrund bl.a. av Konkurrensrådets arbete och EU:s s.k. transparensdirektiv – avsåg att ge ESV i uppdrag att föreslå närmare regler för statliga myndigheters avgiftsfinansierade och konkurrensutsatta verksamhet. För ca ett år sedan diskuterade ESV uppdraget med Näringsdepartementet. Det klargjordes då att uppdraget enbart skulle omfatta myndigheter, inte bolag. Meningen var att ESV skulle få uppdraget i början av år 2001. Men förutsättningarna ändrades, bl.a. fick Konkurrensrådet tilläggsdirektiv till en utredning och ett förslag till ändring i konkurrenslagen försenades. ESV har

nu för yttrande fått ett betänkande från Konkurrensrådet och en departementsstencil med förslag till ändring av konkurrenslagen. Enligt ESV torde något uppdrag att utreda regler för myndigheters avgiftsfinansierade och konkurrensutsatta verksamhet inte bli aktuellt förrän beredningen av Konkurrensrådets förslag och förslaget till ändring i konkurrenslagen är slutförd. Utskottet, som instämmer i revisorernas bedömning om behovet av preciserade regler också för statliga monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensutsatta verksamheter, förutsätter att regeringen noga överväger om det kommande uppdraget till ESV bör vidgas i enlighet med revisorernas förslag. Något initiativ från riksdagens sida torde inte erfordras.

Ägarnas styrning av bolaget

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen, med anledning av revisorernas förslag, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om behovet av att utveckla ägarstyrningen i Bilprovningen. Revisorernas förslag om Bilprovningens bolagsordning och avgiftssättning bör inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Revisorernas förslag

Bilprovningens bolagsordning

Det övergripande syftet med verksamheten är formulerat i bolagsordningen. Av denna framgår (3 §) att bolaget till föremål för sin verksamhet har att utföra i vägtrafiklagstiftningen föreskriven teknisk fordonskontroll. Syftet skall vara att främja trafiksäkerhet och miljö genom kontroll av fordonsstandarderna. Enligt det tillägg till paragrafen som infördes genom beslut i maj 1999 skulle bolaget härutöver – även med användande av vinstmedel – kunna bedriva andra aktiviteter för främjande av trafiksäkerhet och miljö. I sitt förslag konstaterar revisorerna att regeringen ännu i september 2000 inte godkänt bolagsordningen i den nya lydelsen. Detta är enligt revisorerna ett uttryck för att regeringen och staten som ägare varit otydliga när det gäller verksamhetens inriktning. Revisorerna föreslår att regeringen snarast tar ställning till Bilprovningens bolagsordning.

Bilprovningens avgiftssättning

I sin rapport uttalar revisorerna att det behövs tydligare riktlinjer för avgiftssättningen när det gäller Bilprovningens besiktningsverksamhet. Sedan länge gäller principen om självkostnadsprissättning. Men det finns inga riktlinjer för hur denna princip skall tillämpas. Mot den bakgrunden ser revisorerna positivt på att Ekonomistyrningsverket (ESV) i september 2000 fick regeringens uppdrag att föreslå en ny modell för beräkning av avgifter för den återkommande fordonskontrollen. Revisorerna har tagit del av ESV:s förslag till ny

beslutsmodell för Bilprovningens avgifter. De anser att förslaget ger underlag för regeringen att ange riktlinjer för bolagets avgiftssättning samt för att se över formerna för beslut om avgiftssättning.

Ägarstyrningen inom samägda företag

I sin rapport belyser revisorerna de svårigheter som funnits när det gäller att styra AB Svensk Bilprovning. Enligt revisorerna understryker remissinstanserna slutsatsen att det finns behov av att utveckla ägarstyrningen när det gäller samägda företag. Det kan avse t.ex. formerna för samverkan mellan ägarna, frågor om avgifter och om utdelningspolicy. Revisorerna föreslår att regeringen närmare överväger denna fråga.

Utskottets ställningstagande

Bilprovningens bolagsordning

Enligt vad utskottet inhämtat är den av revisorerna aktualiserade frågan om godkännande av den utvidgade s.k. föremålsbeskrivningen i bolagsordningen inte längre aktuell. Bolagsstämman har nämligen nyligen beslutat att stryka tillägget om möjligheten att bedriva andra aktiviteter. Revisorernas förslag på denna punkt bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Bilprovningens avgiftssättning

Utskottet konstaterar att regeringen genom förordning (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet har delegerat rätten att besluta om bl.a. Bilprovningens avgifter till Vägverket. Förordningen trädde i kraft den 1 mars 2001. Av förordningen framgår (2 §) att avgifterna skall vara kostnadsbaserade. Härmed avses att avgifterna skall beräknas så att full kostnadstäckning vid effektivt resursutnyttjande uppnås. Verksamheten skall på längre sikt varken ge överskott eller underskott. Med stöd av förordningen har Vägverket efter förslag av Bilprovningen beslutat om föreskrifter (VVFS 2001:1) om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning. I dessa föreskrifter, som trädde i kraft den 8 mars 2001, anges de högsta avgifter Bilprovningen får ta ut för olika förrättningar. Den 27 mars samma år har Vägverket beslutat om vissa ändringar i föreskrifterna (VVFS 2001:15) att gälla fr.o.m. den 1 april 2001. Genom Vägverkets föreskrifter har avgifterna för Bilprovningens förrättningar höjts generellt. Exempelvis har den högsta tillåtna avgiften för besiktning av personbil höjts från 184 kr (exkl. mervärdesskatt) till 208 kr (exkl. mervärdesskatt). Mot bakgrund av inhämtad information finner utskottet att syftet med revisorernas förslag om Bilprovningens avgiftssättning är tillgodosett. Förslaget bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Ägarstyrningen

Utskottet noterar att revisorerna vid sin granskning av Bilprovningen funnit problem förknippade med ägarstyrningen av bolaget, vad gäller bl.a. avgiftsättning och utdelningspolicy. Utskottet föreslår att regeringen i lämpligt sammanhang tar upp den av revisorerna aktualiserade frågan till övervägande. Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen, med anledning av revisorernas förslag, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört *dels* om en analys av orsakerna till att verksamheten inte fått avsedd omfattning och till att verksamhetsutfallet uppvisar stora länsvisa skillnader, *dels* om åtgärder för en förstärkt samordning av verksamheten samt *dels* om möjligheterna till en ytterligare utglesning av den periodiska fordonskontrollen. Motionsyrkanden (m, kd, fp) om bl.a. inspektionsverksamhetens omfattning, ansvaret för ökad samordning samt antalet av polisen förordnade bilinspektörer avstyrks. *Jämför reservation 2 (m) och reservation 3 (kd, fp).*

Bakgrund

Bestämmelser om flygande inspektion finns i 91–96 §§ fordonskungörelsen (1972:595) samt i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:102). Syftet med flygande inspektion är att kontrollera motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning. Inspektionen skall förrättas av polisman eller bilinspektör som Rikspolisstyrelsen förordnat. Förrättningsmannen får biträdas av tekniker som förordnats av Rikspolisstyrelsen. Enligt Vägverkets föreskrifter skall flygande inspektion föregås av en bedömning av fordonets allmänna skick. Om fordonet bedöms vara i gott skick och en noggrannare kontroll inte ter sig motiverad skall inte flygande inspektion utföras.

Inspektionsverksamhetens omfattning har visst samband med den periodiska fordonskontrollen. År 1993 godkände riksdagen vad regeringen anförde om att intervallen för kontrollbesiktning skulle glesas ut och att i stället antalet flygande inspektioner skulle öka kraftigt (prop. 1992/93:161, bet. 1992/93:TU29, rskr. 1992/93:426). Enligt beslutet borde det årliga antalet inspektioner fr.o.m. år 1994 uppgå till 120 000. År 1996 beslutade riksdagen om en ytterligare utglesning av de årliga kontrollbesiktningarna (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Våren 1998 konstaterade trafikutskottet (bet. 1997/98:TU8) att målet för antalet flygande inspektioner inte hade nåtts. Utskottet upprepade sin uppfattning att utgles-

ningen av intervallen för kontrollbesiktning borde medföra en ökning av antalet flygande inspektioner. Enligt Rikspolisstyrelsens statistik har antalet inspektioner minskat från 88 248 år 1999 till 63 779 år 2000.

Sedan år 1995 har Vägverket svarat för polisens merkostnader för fordonskontrollerna på väg. Sedan dess har Vägverket och Rikspolisstyrelsen årligen träffat avtal om inspektionernas inriktning och/eller omfattning. Dessa ramavtal har kompletterats med regionala avtal mellan Vägverkets regioner och polismyndigheterna i respektive län. För åren 2000 och 2001 har inga kvantifierade mål för inspektionsverksamheten lagts fast i avtalen.

Revisorernas förslag

Revisorerna konstaterar att flera problem är förknippade med inspektionsverksamheten. År 2000 var särskilt problemfyllt, menar revisorerna, eftersom Vägverket fått direktiv om att omfördela medel inom givna anslag för att öka trafiksäkerhetseffekterna av verkets satsning. Detta medförde dels att Vägverket halverade medlen för att täcka polisens merkostnader, dels att den centrala överenskommelsen mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen fördröjdes och undertecknades först vid halvårsskiftet. Detta förde dock med sig det positiva att Vägverket och polismyndigheterna för första gången blev eniga om att koncentrera inspektionerna till fordonens väsentligaste brister.

Revisorerna konstaterar att verksamheten aldrig fått den omfattning som statsmakterna har förordat. Vidare har revisorerna funnit att polismyndigheterna tillämpar olika definitioner av begreppet flygande inspektion. I Vägverkets föreskrifter (punkt 5.1) uttalas att en flygande inspektion skall föregås av en bedömning av fordonets allmänna skick. Om fordonet bedöms vara i gott skick och en noggrannare kontroll inte är motiverad, skall flygande inspektion inte utföras. Trots detta redovisas i vissa län även de översiktliga bedömningarna som flygande inspektioner. Enligt revisorerna finns stora skillnader mellan olika län också när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. En genomgång av utfallet för år 1999 visar sålunda att andelen inspekterade fordon som inte fick någon anmärkning varierade mellan 8 och 50 %. Andelen fordon som fick påpekanden varierade på motsvarande sätt mellan 24 och 68 %. Andelen förelägganden om kontrollbesiktning inom viss tid uppgick i ett län till 3 % och i ett annat till 15 %. Mot bakgrund av dessa förhållanden anser revisorerna det förvånande att varken polismyndigheterna eller Rikspolisstyrelsen har gjort någon analys av vad skillnaderna beror på.

Revisorerna drar av sina iakttagelser slutsatsen att Rikspolisstyrelsens samordningsroll när det gäller de flygande inspektionerna bör stärkas. En gemensam ledningsorganisation för verksamheten bör utredas. Vidare bör polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket analysera skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Ett tredje förslag innebär att regeringen i regleringsbrevet till Vägverket, efter förslag av verket, bör fastställa verksamhetens omfattning. Slutligen föreslår revisorerna att frågan om en ytterligare utglesning av den periodiska kontrollbesiktningen övervägs. Sistnämnda förslag motiveras bl.a.

med att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i en studie funnit att det i en mycket liten andel av trafikolyckorna är fordonsfel som bidragit till olycksuppkomsten eller förvärrat olyckans konsekvenser. Ett sätt att åstadkomma denna utglesning skulle enligt revisorerna kunna vara att de fordonsägare som har väl underhållna fordon premieras genom att perioden till nästa kontrollbesiktning förlängs.

Motionsförslag

Kenth Skårvik m.fl. (fp) uttalar i motion T5 att en fordonsägare måste hålla bilen i trafiksäkert skick även mellan besiktningarna. Därför är de flygande inspektionerna ett viktigt komplement till de periodiska fordonskontrollerna. Av trafiksäkerhetsskäl måste verksamheten nå upp till det kvantitativa mål om 120 000 inspektioner per år som statsmakterna ställt upp (yrkande 2).

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) anför i motion T6 visar revisorer- nas granskning att det är meningslöst att sätta upp kvantitativa mål för fly- gande inspektioner. Inte minst av resursskäl bör målen i stället avse inspekt- ionernas kvalitet (yrkande 3). Vidare visar VTI:s studie enligt moderaterna att de periodiska fordonskontrollerna kan glesas ut (yrkande 4). I motionen aktu- aliseras också frågan om samordningen av inspektionsverksamheten mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Motionärerna delar uppfattningen att sam- ordningen behöver förstärkas. Ansvaret för denna förstärkning bör dock läg- gas på Rikspolisstyrelsen, inte på Vägverket. Dessutom bör extramedlen för de flygande inspektionerna fördelas via polisens budget, inte Vägverkets (yrkande 5).

I motion T7 av Johnny Gylling m.fl. (kd) avvisas revisorer- nas förslag att Vägverket skall få föreslå inspektionsverksamhetens omfattning och att detta förslag sedan skall bekräftas i regleringsbrevet för Vägverket. Eftersom Väg- verket har redovisat en sänkt ambitionsnivå bör det inte ligga på verkets an- svar att de facto ställa upp målen för trafiksäkerhetsarbetet. En sådan ordning skulle enligt motionärerna kunna äventyra uppfyllandet av målet om 120 000 inspektioner per år (yrkande 2). I stället bör det ankomma på regeringen att i regleringsbrevet till Vägverket lägga fast att 120 000 inspektioner per år skall genomföras (yrkande 3).

I motion T212 uttalar Johnny Gylling m.fl. (kd) att minskningen av antalet bilinspektörer inte är acceptabel. Utan den specialkompetens som dessa in- spektörer representerar blir det mycket svårare för polisen att stoppa de tra- fikfarliga bilarna, vilket i sin tur innebär att trafiksäkerheten försämras. Enligt motionärerna bör riksdagen uttala att någon minskning av antalet inspektörer inte kan accepteras (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Trafikutskottet har vid flera tillfällen uttalat att antalet flygande inspektioner bör hållas på den nivå som regeringen förordade år 1993, dvs. 120 000 per år. Senast våren 1998 betonade utskottet att flygande inspektioner borde genom-

föras i planerad omfattning och förutsatte att regeringen verkade för att så skulle bli fallet (bet. 1997/98:TU8). Det uppsatta målet har emellertid, som revisorerna redovisar, aldrig nåtts. Dessutom framgår att verksamheten har dragits ner kraftigt under de senaste två åren, från drygt 93 000 år 1998 till knappt 64 000 år 2000. Utskottet kan tänka sig flera förklaringar till utvecklingen. En kan vara att polisens resurser inte räcker till, särskilt inte sedan Vägverket minskat sina bidrag till verksamheten. En annan förklaring kan vara att de berörda myndigheterna, dvs. Vägverket med sina regioner samt Rikspolisstyrelsen och de regionala polismyndigheterna, velat ge verksamheten en mer kvalitativ inriktning.

Som redovisats ovan pekar revisorerna också på andra problem när det gäller inspektionsverksamheten. Exempelvis konstateras att polismyndigheterna tycks definiera begreppet flygande inspektion på varierande sätt. Vidare tycks det förekomma svårförklarade länsvisa skillnader i inspektionsverksamhetens utfall.

Utskottet delar revisorernas uppfattning att förhållandena inom verksamheten flygande inspektioner i vissa viktiga hänseenden inte är tillfredsställande. Mot den bakgrunden anser utskottet att regeringen närmare bör analysera de av revisorerna aktualiserade frågorna om orsakerna till att verksamheten inte fått avsedd omfattning och till redovisade regionala skillnader i verksamhetsutfall samt om behovet av en förstärkt samordning av verksamheten. Utskottet har heller ingen erinran mot revisorernas förslag att regeringen i sammanhanget närmare bör se över möjligheterna till en ytterligare utglesning av den periodiska fordonskontrollen.

Vad utskottet nu anfört med anledning av revisorernas förslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Nu behandlade motioner (m, kd och fp) om antalet flygande inspektioner, om ansvaret för ökad samordning av inspektionsverksamheten samt om antalet av polisen förordnade bilinspektörer avstyrks.

Kontroll av fordonsidentitet

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till det sameuropeiska arbete som under namnet EUCARIS inletts i syfte att förhindra att fordon ges nya identiteter när de exporteras till annat land avstyrks en motion (kd) om utökad skyldighet för Bilprovningen att kontrollera fordonshandlingars äkthet.

Motionsförslag

Enligt vad Per Landgren (kd) anför i motion L909 blir det allt vanligare att bilar som stjäls runt om i Europa förvandlas till ”legala” svenska fordon genom att registreringshandlingar förfälskas samt genom att chassinumren

ändras och förs in i registreringshandlingarna. Motionären anser att AB Svensk Bilprovning bör åläggas skyldighet att kontrollera fordonshandlingarnas äkthet (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har med anledning av motionen inhämtat att Bilprovningen, när en bil inställs till besiktning, gör en bedömning av registreringshandlingens och chassinumrets äkthet. Men enligt Bilprovningen är vissa förfalskningar så skickligt utförda att de undgår upptäckt. Det kan, menar Bilprovningen, inte vara en uppgift för företaget att göra de noggranna undersökningar som skulle krävas för att avslöja alla manipulationer. Emellertid har det, enligt vad utskottet inhämtat, inletts ett samarbete som går under namnet EUCARIS och vars syfte är att förhindra att fordon ges nya identiteter när de exporteras till annat land. Avsikten är att Vägverket skall företräda Sverige i detta samarbete som omfattar inte bara EU-länder utan också andra europeiska nationer. Utskottet finner mot denna bakgrund att syftet med det nu behandlade motionsyrkandet torde bli tillgodosett utan någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Yrkandet avstyrks följaktligen.

Reservationer

Utskottets ställningstaganden och förslag till riksdagsbeslut har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas.

1. Bilprovningsmonopolet (punkt 1)

av Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:T5 yrkande 1, 2000/01:T6 yrkandena 1 och 2, 2000/01:T7 yrkande 1, 2000/01:T211 yrkande 3, 2000/01:T429, 2000/01:T437 och 2000/01:T442 yrkande 1 och avslår motion 2000/01:T442 yrkande 2.

Ställningstagande

Riksdagens revisorers granskning visar att AB Svensk Bilprovning fungerar dåligt. Produktiviteten är låg liksom effektiviteten. Bolaget redovisar stora förluster. De allt längre väntetiderna innebär stora olägenheter för landets fordonsägare. Enligt vår uppfattning hänger Bilprovningens problem i allt väsentligt samman med bolagets ensamrätt att utföra periodiska fordonskontroller. Som föreslås i motionerna T5 (fp), T6 (m), T7 (kd), T211 (fp), T429 (m), T437 (m) och T442 (m) bör det s.k. bilprovningsmonopolet avvecklas. Yrkande 2 i sistnämnda motion, om etablering av en besiktningсанläggning i Hemse på Gotland, bör inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

2. Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet (punkt 5)

av Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T6 yrkandena 3–5 samt delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 4 och avslår motion-

erna 2000/01:T5 yrkande 2, 2000/01:T7 yrkandena 2 och 3 och 2000/01:T212 yrkande 9.

Ställningstagande

Inom ramen för Riksdagens revisorers granskning har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) närmare undersökt sambandet mellan trafikolyckor och fordonens skick. VTI konstaterar att fordonsbrister endast i en procent av fallen bidragit till uppkomsten av olyckor. Mot den bakgrunden anser vi att de flygande kontrollerna kan minska i antal och i första hand inriktas mot högriskfordon. Som anförs i motion T6 (m) är det meningslöst att sätta upp kvantitativa mål för inspektionsverksamheten. Inte minst av resurs-skäl bör målen i stället avse kvaliteten. Av detta ställningstagande följer att förslaget i motionerna T5 (fp) och T7 (kd), om ett fasthållande av målet 120 000 inspektioner per år, avstyrks.

VTI:s studie talar också för en fortsatt utglesning av de periodiska fordonskontrollerna, något som också revisorerna föreslår skall övervägas.

Revisorerna efterlyser i sitt förslag åtgärder för en förstärkt samordning mellan Rikspolisstyrelsen (RPS) och Vägverket. Enligt vår uppfattning, redovisad i motion T6 (m), lämnar redan nuvarande instruktion för RPS utrymme för en sådan förstärkt samordning. Ansvaret för att samordningen förbättras bör läggas på RPS, inte på Vägverket.

Vårt ställningstagande innebär att utskottet tillstyrker motion T6 (m) yrkandena 3–5.

3. Flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet (punkt 5)

av Johnny Gylling (kd), Tuve Skånberg (kd) och Kenth Skårvik (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:T5 yrkande 2, 2000/01:T7 yrkandena 2 och 3 och 2000/01:T212 yrkande 9 samt delvis Riksdagens revisorers förslag punkt 4 och avslår motion 2000/01:T6 yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Det är angeläget att bilar och andra fordon hålls i trafiksäkert skick även mellan besiktningarna. Polisens flygande inspektioner är därför ett viktigt komplement till de periodiska fordonskontrollerna. Som föreslås i motionerna T5 (fp) och T7 (kd) måste antalet flygande inspektioner komma upp till den nivå som statsmakterna har fastlagt, nämligen 120 000 per år. Det bör ankomma på regeringen att i regleringsbrev lämna föreskrifter härom. Vi avvisar revisorernas förslag om att Vägverket skall föreslå verksamhetens omfatt-

ning, eftersom verket tidigare redovisat en sänkt ambitionsnivå, bland annat genom att minska bidragen till polisen.

De av polisen förordnade bilinspektörerna utgör en viktig resurs i fordonskontrollen på väg. Utan deras specialkompetens blir det mycket svårare för polisen att stoppa de trafikfarliga bilarna, vilket i sin tur försämrar trafiksäkerheten. Som föreslås i motion T212 (kd) bör riksdagen uttala att någon minskning av antalet bilinspektörer inte kan accepteras.

Vårt ställningstagande innebär att utskottet tillstyrker motionerna T5 (fp) yrkande 2, T7 (kd) yrkandena 2 och 3 samt T212 (kd) yrkande 9.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Riksdagens revisorers förslag

I Riksdagens revisorers förslag 2000/01:RR9 Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten föreslås

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om bolagets verksamhet och effektivitet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om ägarnas styrning av bolaget,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört om målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet.

Motioner med anledning av förslaget

2000/01:T5 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av konkurrensutsättning av AB Svensk Bilprovnings kärnverksamhet.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nivån på de flygande inspektionerna.

2000/01:T6 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att konkurrensutsätta Svensk Bilprovning AB.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygande besiktningar.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utglesning av fordonskontrollerna.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Rikspolisstyrelsens roll och ansvar.

2000/01:T7 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hela verksamheten i AB Svensk Bilprovning konkurrensutsätts.

2. Riksdagen avslår Riksdagens revisorers förslag om att Vägverket får föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner skall ha och att den bekräftas i regleringsbrevet.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i regleringsbrevet till Vägverket fastslår kvantitativa mål för verksamheten flygande inspektioner.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2000

2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till en avmonopolisering av fordonsprovningen.

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om polisens bilinspektörer.

2000/01:T403 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensutsatt fordonskontroll.

2000/01:T429 av Anita Sidén och Cecilia Magnusson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att monopollet på kontrollbesiktning av bilar avvecklas i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:T437 av Cristina Husmark Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening nödvändigheten av att frigöra staten från ett majoritetsägande i AB Svensk Bilprovning i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:T442 av Roy Hansson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen beslutar att AB Svensk Bilprovning del- eller helprivatiseras i enlighet med vad som anförs i motionen.

2. Riksdagen beslutar att Gotland får utgöra försöksområde för att bilprovningen med privata aktörer etablerar en bilprovningofilial.

2000/01:L909 av Per Landgren (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Svensk Bilprovning AB i uppdrag att vid importregistrering göra identitetskontroll och pröva om uppvisade handlingar är förfälskade.