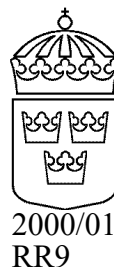


# Förslag till riksdagen

2000/01:RR9

Riksdagens revisorers förslag angående  
Bilprovningen, fordonskontrollen och  
trafiksäkerheten



---

## 1 Revisorernas granskning

Riksdagens revisorer har på eget initiativ granskat AB Svensk Bilprovning. Granskningen har omfattat hur AB Svensk Bilprovning följer upp verksamhetens effektivitet, ägarnas styrning av bolaget samt hur bolaget avgränsar sin konkurrensutsatta verksamhet från den verksamhet som bolaget bedriver med ensamrätt. Granskningen har också omfattat verksamheten flygande inspektioner på väg, som bedrivs av polisen med viss medverkan från Bilprovningen och med Vägverket som beställare. Dessutom har sambanden mellan kontrollbesiktning, flygande inspektioner och trafiksäkerhet studerats.

Riksdagen beslutade 1996 efter förslag från regeringen (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) att AB Svensk Bilprovnings monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas. I budgetpropositionen för 1997 berördes en rad frågor som verksamhetens effektivitet, hanteringen av konkurrensutsatt verksamhet samt ägarstyrningen. Vidare behandlades verksamheten flygande inspektioner på väg. Inom ramen för granskningen har de refererade delarna i budgetpropositionen 1997 följts upp.

Resultatet av granskningen har redovisats i rapporten 2000/01:2 Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten. Rapporten har fogats till denna skrivelse som bilaga 1.

Rapporten har på sedvanligt sätt remitterats till myndigheter och organisationer för synpunkter. En sammanställning av yttrandena finns i bilaga 2.

## 2 Revisorernas överväganden

Förslagen i Riksdagens revisorers rapport har fått ett brett stöd hos remissinstanserna. Det gäller bl.a. att bolaget mer aktivt bör arbeta med frågor om verksamhetens effektivitet och produktivitet. Flera remissinstanser anser att detta *bäst* främjas genom att marknaden för kontrollbesiktningar öppnas för konkurrens. Revisorerna har i granskningen utgått ifrån riksdagens beslut 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra periodisk fordonskontroll. I granskningen har revisorerna följt upp de uttalanden som riksdag och regering gjorde i detta sammanhang. Därför har frågan om att

Revisorernas förslag överensstämmer med förslagen i rapporten. Remissvaren har inte gett revisorerna anledning att förändra förslagen. När det gäller verksamheten flygande inspektioner på väg anser revisorerna att det finns skäl för regeringen att överväga Vägverkets förslag om en gemensam ledningsorganisation för verksamheten.

## 2.1 Bolagets verksamhet och effektivitet

### Rapporten

Riksdagen beslutade i december 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra återkommande fordonskontroll. I budgetpropositionen för 1997 betonade regeringen att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningsverksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Vidare uttalade regeringen att Bilprovningens effektivitet årligen bör jämföras med effektiviteten hos andra besiktningsföretag och hos motsvarigheter i andra länder.

Revisorerna föreslog i rapporten att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser ska ligga *inom* företaget genom systematiska jämförelser mellan stationer, och att nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året. AB Svensk Bilprovning borde få ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut. Vidare föreslog revisorerna att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för AB Svensk Bilprovningens verksamhet.

Revisorerna belyste i rapporten hur bolagets ekonomiska resultat under senare delen av 1990-talet kraftigt försämrats. Bakgrunden till det försämrade resultatet är bl.a. kraftigt ökade driftskostnader och att bolagets avgifter varit oförändrade under i stort sett hela 1990-talet. Revisorerna ansåg att Bilprovningen genomfört förändringar och modernisering av verksamheten utan hänsyn till budgetmässiga restriktioner. Revisorerna ansåg också att det är angeläget att ägarna, där staten är majoritetsägare, agerar med större långsiktighet och tydliga direktiv, så att en sådan ekonomisk utveckling som ägt rum inom Bilprovningen inte uppkommer.

Bolaget har under senare år arbetat med fem målområden: kunderna, medarbetarna, nya affärer, resultatet samt den tekniska kvaliteten. Under 1999 har måluppfyllelsen försämrats för samtliga områden utom för den tekniska kvaliteten. Revisorerna uppmärksammade även att köerna hos Bilprovningen ökade markant under våren 2000 och att det finns stora skillnader mellan olika stationers produktivitet.

För att uppfylla riksdagens krav på effektivitetsjämförelser initierade Bilprovningen en studie 1998. Bilprovningen jämfördes med besiktningsföretag i Belgien, Finland och Tyskland. Till följd av att förutsättningarna för de olika företagens verksamhet är mycket olika är det emellertid svårt att dra några säkra slutsatser av studien. Interna effektivitetsjämförelser, som revisorerna föreslår, utesluter inte jämförande studier med andra organisationer.

*Statskontoret, Ekonomistyrningsverket, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund och Svenska åkeriförbundet* instämmer i revisorernas förslag om systematiska jämförelser mellan stationerna.

*Statskontoret* är dock tveksamt till om förslaget är tillräckligt för att uppnå önskad effektivitet i företaget. Statskontorets principiella uppfattning är att Bilprovningens ensamrätt att utföra fordonskontroll bör avskaffas och ersättas med ett öppet system med ackrediterade verkstäder. *Konkurrensverket* anser att systematiska jämförelser normalt inte kan ersätta den effektivitetspress som följer av att verksamheten bedrivs på en marknad med fungerande konkurrens. *Motorbranschens Riksförbund (MRF)* anser att revisorerna på ett förtjänstfullt sätt analyserar AB Svensk Bilprovningens verksamhet och de problem företaget har. *MRF* anser vidare att så länge Bilprovningens kärnverksamhet inte utsätts för konkurrens måste effektiviteten kontinuerligt mätas och utvärderas. Även *Trafikförsäkringsföreningen, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Svenska Taxiförbundet, Kungliga Automobil Klubben, Svenska åkeriförbundet* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* förordar i första hand att AB Svensk Bilprovningens kärnverksamhet konkurrensutsätts, men man har ingen erinran mot revisorernas förslag.

*Riksrevisionsverket (RRV)* anser att det är svårt att dra några säkra slutsatser av sådana systematiska jämförelser mellan stationerna som revisorerna föreslår. Det är heller inte lämpligt att använda dem för central planering och styrning av verksamheten. *RRV* anser vidare att det inte är helt nödvändigt att ta med produktivitetmåten i uppföljningen av Bilprovningens verksamhet, eftersom produktiviteten nära samvarierar med rörelsemarginalen.

*Statskontoret, Trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Svenska Taxiförbundet, Kungliga Automobil Klubben* och *Svenska åkeriförbundet* instämmer i revisorernas förslag att nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktningen bör förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året. Flera ytterligare remissinstanser, däribland många *polismyndigheter*, tillstyrker förslaget att ändra kallelseförfarandet, i samband med att man även yttrar sig över förslaget att överväga en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen. Därför berörs frågan om kallelseförfarandet även i avsnittet om flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet.

*AB Svensk Bilprovning* redogör i sitt remissvar för en planerad förändring i kallelseförfarandet. I syfte att minska antalet fordon som ska besiktigas under våren har regeringen på önskemål av Bilprovningen och Vägverket ändrat inställetiden för slutsifferstyrda fordon med slutsiffra 5, från mars-juli till maj-september. Förändringen gäller från 2001. Bilprovningen testar också ett nytt sätt att kalla till besiktningen, som innebär att kallelsen innehåller förslag på besiktningstid. Syftet är att studera ombokningsfrekvensen.

*Ekonomistyrningsverket, SWEDAC* och *Konkurrensverket* instämmer i att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet. Ingen remissinstans har haft någon erinran mot förslaget.

SWEDAC föreslår att det även förtydligas att SWEDAC inte ska hantera enskilda klagomål som avser utfallet av kontrollbesiktningar. När det gäller Bilprovningens interna kvalitetsarbete föreslår SWEDAC att Vägverket får ange de kvalitetskrav som ska vara uppfyllda.

### Revisorerna

Revisorerna konstaterade i granskningen att det är viktigt att göra effektivitetsjämförelser, mot bakgrund av Bilprovningens ensamrätt att utföra kontrollbesiktning. Revisorerna ansåg att tyngdpunkten bör ligga på ett aktivt arbete med effektivitetsjämförelser inom företaget exempelvis genom systematiska jämförelser mellan stationer. Bland remissinstanserna finns ett brett stöd för detta förslag. Flera remissinstanser anser att effektiviteten bäst främjas om Bilprovningens kärnverksamhet utsätts för konkurrens. Så länge Bilprovningens ensamrätt kvarstår bedömer dock flera remissinstanser att de föreslagna effektivitetsjämförelserna är värdefulla.

Enbart RRV ställer sig avvisande till revisorernas förslag. Enligt RRV är det svårt att dra några säkra slutsatser av sådana systematiska jämförelser mellan stationerna som revisorerna föreslår. Sammanfattningsvis anser RRV att revisorernas förslag angående bolagets verksamhet och effektivitet inte kommer att lösa bolagets problem. RRV presenterar dock inte något alternativt förslag. Revisorerna har också noterat att RRV i sitt yttrande argumenterar emot åtgärder som revisorerna inte föreslagit, t.ex. att produktivitetmått bör ingå i "Femklöver" samt användande av bonussystem.

Revisorerna har i granskningen utgått ifrån riksdagens beslut 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktning och ifrån de uttalanden som riksdagen gjorde i detta sammanhang. Revisorerna har således i granskningen följt upp riksdagens beslut. Frågan om konkurrensutsättning av kärnverksamheten ligger utanför denna granskning. Med anledning av de synpunkter som framkommit under remissomgången finns det anledning att upprepa revisorernas överväganden i rapporten:

Under 1990-talet har frågan om marknaden för kontrollbesiktningar av motorfordon ska öppnas för konkurrens varit föremål för omfattande utredningsarbete och långvarig diskussion. Det har påverkat företaget i både positiv och negativ riktning. Till det positiva hör att rationaliseringar genomförts som ökat produktiviteten i företaget. Bilprovningen har också arbetat aktivt för att förbättra kundbemötandet. Till det negativa hör att det under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Delvis som en följd av bolagets ambition att stå väl rustat inför en eventuell framtida situation med en öppen marknad har bolagets kärnverksamhet fått otillräcklig uppmärksamhet.

Revisorerna anser att det är viktigt att ändra nuvarande förfarande för kallelse till kontrollbesiktningen för att få en jämnare belastning över året. Förändringen som gäller sedan årsskiftet är ett steg i denna riktning. Den tillgodoser dock inte revisorernas förslag att Bilprovningen bör ges större möjligheter att planera sin produktion och styra när i tiden kallelse ska gå ut. Revisorerna anser vidare att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar.

- att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser ska ligga inom företaget genom systematiska jämförelser mellan stationer,
- att nuvarande system för kallelsen till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året och att AB Svensk Bilprovning får ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut, samt
- att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för AB Svensk Bilprovningens verksamhet.

## 2.2 Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

### Rapporten

I samband med att riksdagen beslutade om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen uttalades också att en klar avgränsning ska göras av de verksamheter som bedrivs i konkurrens. Sådana verksamheter bör bedrivas i dotterbolag.

Revisorerna föreslog i rapporten att AB Svensk Bilprovning bör förbättra kvaliteten i underlaget betydligt för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget samt aktivt använda detta underlag för prissättning och prisjustering av konkurrensutsatta produkter samt för strategiska beslut om produktsortimentet. Vidare föreslog revisorerna att preciserade regler bör utformas för myndigheters och statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

Revisorerna har granskat hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten. AB Svensk Bilprovning använder en s.k. ABC-kalkyl för att fördela direkta och indirekta kostnader mellan olika produkter. Revisorerna fann att kostnaderna, beräknade enligt ABC-kalkylen, i flera fall var högre än priserna på de konkurrensutsatta produkterna. Men det fanns också exempel på produkter vars pris översteg kostnaden. Enligt revisorerna har inte ABC-kalkylen använts som ett underlag för prissättning och prisjustering samt för strategiska beslut om produktsortimentet när det gäller de konkurrensutsatta produkterna.

Före sommaren 2000 inledde Bilprovningen ett arbete med att definiera vilka närliggande produkter som tillhör kärnverksamheten. Dessa tjänster ska behållas i Bilprovningens utbud, men en diskussion förs om hur man hårdare ska kunna avskilja denna del av verksamheten. Från halvårsskiftet 2000 har en del priser inom dotterbolaget BTIAB höjts för att motsvara självkostnaderna.

### Remissinstanserna

*Statskontoret, Riksrevisionsverket (RRV) och Konkurrensverket* framhåller svårigheterna med att fördela kostnader och intäkter mellan AB Svensk Bilprovningens olika verksamheter så att man helt förhindrar en snedvridning av konkurrensen.

RRV delar revisorernas uppfattning att Bilprovningen bör förbättra underlaget för fördelning av direkta och indirekta kostnader. Vidare menar RRV att det nu finns skäl att se över prissättningen på efterkontroller. RRV är tveksamt till att utvidga det aviserade uppdraget till ESV – att överväga generella regler för myndigheters verksamhet i konkurrens med exempelvis småföretag – till att även omfatta Bilprovningen.

*Konkurrensverket* anser att lika villkor för aktörerna kan åstadkommas på tre alternativa vägar: strukturell separation, alltså att Bilprovningens konkurrensutsatta verksamhet helt avskiljs, vilket skulle öka kostnaderna, att Bilprovningen inte får erbjuda produkter vid sidan av den obligatoriska fordonsbesiktningen eller att Bilprovningens monopol slopas.

*Ekonomistyrningsverket* anser att det bör klarläggas om efterkontrollerna ska tillhöra den obligatoriska fordonskontrollen eller redovisas i dotterbolag i samband med att regeringen eventuellt delegerar beslut om avgifterna till Bilprovningen.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* instämmer i revisorernas förslag att preciserade regler bör utformas för myndigheters och statligt hel- och delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

*Bilprovningen* beskriver att bolaget nu koncentrerat verksamheten till obligatoriska kontroller, frivilliga sådana som med stor sannolikhet kommer att bli obligatoriska (t.ex. brandtest för bussar och extra bromskontroll för tunga fordon) samt Kontrollerad Bilverkstad. De frivilliga kontrollerna görs endast då de inte inkräktar på de obligatoriska kontrollerna och utförs på affärs-mässiga grunder. Nya utlandsaktiviteter genomförs ej, och befintliga, genom dotterbolaget BIAB, håller på att avyttras.

*Trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens Riksförbund, Motorförarnas Helnkyterhetsförbund, Svenska Taxiförbundet, Kungliga Automobil Klubben, Svenska åkeriförbundet och Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att Bilprovningens kärnverksamhet bör konkurrensutsättas. *Motorbranschens Riksförbund* är i huvudsak positivt till att Bilprovningen utvecklat sin konkurrensutsatta verksamhet och *Kungliga Automobil Klubben* är positiv till Bilprovningens internationella verksamhet.

*Motormännens Riksförbund* delar den kritik som framförs mot AB Svensk Bilprovning, men man menar att förhållandet att Bilprovningen bedriver verksamhet, som har konkurrensnedvridande effekter, borde ha framhållits på ett tydligare sätt. Motormännen menar att det saknas motiv till varför Bilprovningen ska verka utanför det ursprungliga uppdraget.

## Revisorerna

Revisorerna uppmärksammade i rapporten betydande brister i hur AB Svensk Bilprovning hanterat och uppdaterat ABC-kalkylen. Bristerna medförde att kalkylens tillförlitlighet kunde ifrågasättas. Eftersom ABC-kalkylen inte enbart ska fungera som ett underlag för prissättning av produkter i dot-

terbolagen utan också är bolagets underlag för beräkning av priserna för de obligatoriska produkterna, inklusive efterkontrollerna, är det viktigt att kalkylsystemet har hög kvalitet. Många remissinstanser har också instämt i revisorernas förslag att AB Svensk Bilprovning bör förbättra kvaliteten i underlaget betydligt för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget.

Revisorerna ifrågasatte också det korrekta i att inte redovisa efterkontrollerna i dotterbolaget med anledning av att Bilprovningen möter allt större konkurrens från ackrediterade verkstäder. *Ekonomistyrningsverket* har påpekat vikten av att klarlägga hur efterkontrollerna ska redovisas inför att regeringen eventuellt delegerar beslut om avgifterna till Bilprovningen. Revisorerna instämmer i ESV:s synpunkt.

När det gäller priserna på efterkontroller så ingår i revisorernas förslag att dessa ska ses över, dels genom ett förbättrat underlag för att fördela kostnader inom företaget, dels genom revisorernas förslag om Bilprovningens avgifter.

Revisorerna instämmer i att det finns svårigheter förknippade med att fördela en myndighets eller ett bolags gemensamma kostnader på olika verksamheter. Revisorerna anser dock inte att dessa svårigheter ska hindra att ett bolag som Bilprovningen har viss konkurrensutsatt verksamhet som ligger i linje med bolagets ändamål. Om ett monopolföretag som AB Svensk Bilprovning har möjlighet att producera tjänster inom områdena trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi till lägre kostnader än konkurrenterna kan det medföra en samhällsekonomisk vinst att företaget erbjuder tjänsterna till låga kostnader och priser. Företaget måste då ha en mycket hög ambition när det gäller att fördela gemensamma kostnader på ett korrekt sätt så att inte miss tankar uppstår om att korssubventionering förekommer.

Revisorerna anser att det finns skäl att utforma regler för statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader. Med anledning av kommentaren i RRV:s yttrande konstaterar revisorerna att det ankommer på regeringen att ta ställning till hur förslag till sådana regler bör beredas.

Revisorerna föreslår:

- att AB Svensk Bilprovning betydligt förbättrar kvaliteten i underlaget för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget samt aktivt använder detta underlag för prissättning och prisjustering av konkurrensutsatta produkter, samt för strategiska beslut om produktsortimentet,
- att preciserade regler utformas för myndigheters och statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

### Rapporten

Revisorerna föreslog i rapporten att regeringen snarast tar ställning till AB Svensk Bilprovningens bolagsordning. Vidare föreslog revisorerna att regeringen bör ange tydliga riktlinjer för AB Svensk Bilprovningens avgiftssättning samt se över formerna för beslut om avgiftssättningen. Revisorerna ansåg också att regeringen borde utveckla ägarstyrningen för samägda företag.

Revisorerna har tidigare granskat statens roll som ägare av majoritetsägda bolag (skr. 1997/98:RR9). Revisorerna framhöll då att det fanns behov av tydligare mål och styrning av bolagen. Granskningen av Bilprovningen har omfattat frågan hur staten agerar som majoritetsägare av bolaget. Trots tydliga mål har det under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Intressekonflikter mellan bolagets ledning, staten och övriga ägare har gjort att bolaget blivit extra svårt att styra.

Revisorerna konstaterade vidare att bolagets avgifter under 1990-talet inte varit anpassade till självkostnaderna. Eventuellt borde avgifterna ha varit lägre i början av 1990-talet när bolaget kunde rationalisera verksamheten och därmed skapa överskott som både ökade soliditeten och gav utrymme för stora utdelningar. Under senare år har det å andra sidan funnits skäl att höja avgifterna, i första hand för tunga fordon.

Bolaget hemställde i december 1998 hos regeringen om att få höja avgifterna. Regeringen avvisade förslaget med hänvisning till bolagets höga soliditet. Styrelsen för AB Svensk Bilprovning har föreslagit satsningar på trafiksäkerhet och miljö som ett sätt att hantera bolagets höga soliditet. Satsningen skulle medfört temporära underskott som reducerat soliditeten. Ägarerna har dock inte kunnat komma överens om en sådan lösning. I stället har soliditeten reducerats genom underskott i den löpande verksamheten.

### Remissinstanserna

*Ekonomistyrningsverket (ESV)* redovisar i sitt yttrande förslagen i rapporten "Bilprovningens avgifter – en ny beslutsmodell" (ESV 2000:24). ESV föreslår att Bilprovningen själv ska kunna sätta sina avgifter under vissa förutsättningar som bör anges i en ny förordning. ESV instämmer i att regeringen snarast bör ta ställning till Bilprovningens bolagsordning.

*Riksrevisionsverket (RRV)* anser att ESV:s förslag att Bilprovningen ska samråda med ESV om sina avgifter inte kommer att tillgodose konkurrenters krav på kontroll av Bilprovningens prissättning och att risken är stor att många kunder kommer att klaga på Bilprovningens avgifter om dessa höjs. RRV anser att Bilprovningens monopol på kontrollbesiktningarna skapar ett synnerligen svårlost problem vad gäller avgiftssättning och ägarnas styrning av det samägda bolaget.

*Konkurrensverket* konstaterar att i bolagets styrelse finns representanter för konkurrerande verksamheter (MRF och M). Detta är enligt verket otillfredsställande från konkurrenssynpunkt och kan skapa intressekonflikter mellan aktörerna. Enligt verkets mening bör, vid ställningstagande till inriktningen



av Bilprovningens verksamhet, även beaktas styrelsens sammansättning med hänsyn till nämnda konkurrensaspekter.

*Trafikförsäkringsföreningen, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Svenska Taxiförbunde och Kungliga Automobil Klubben* instämmer i revisorernas förslag. Flera av organisationerna understryker att ägarstyrningen varit bristande. *Svenska åkeriförbundet* menar att ägarstyrningen hade varit bättre om marknaden varit avreglerad. *Motorbranschens Riksförbund* menar att bristen på ägarstyrning varit avgörande för Bilprovningens negativa kostnadsutveckling och resultat. MRF instämmer i revisorernas förslag men vill i första hand avskaffa Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* tillstyrker att en översyn görs av Bilprovningens avgifter, men anser inte att det är självklart att en rent företagsekonomisk beräkning ensam ska ligga till grund för storleken på avgifterna. BR framhåller busstrafikens trafiksäkerhet och anser att ett samhällsekonomiskt perspektiv bör anläggas på avgiftssättningen.

### Revisorerna

Revisorerna har tagit del av ESV:s förslag till en ny beslutsmodell för Bilprovningens avgifter. Revisorerna konstaterar att ESV:s förslag ger underlag för regeringen att ange riktlinjer för bolagets avgiftssättning samt för att se över formerna för beslut om avgiftssättningen. Däremot tar revisorerna inte ställning till ESV:s konkreta förslag.

Revisorerna belyste i rapporten de svårigheter som funnits när det gäller att styra företaget. Remissvaren understryker revisorernas slutsats att det finns behov av att utveckla ägarstyrningen när det gäller samägda företag. Det kan gälla t.ex. formerna för samverkan mellan ägarna, frågor om avgifter och utdelningspolicy. Regeringen bör även ta ställning till och fastställa AB Svensk Bilprovningens bolagsordning, som behandlades av bolagsstämman i maj 1999.

I flera remissvar förordas att marknaden för kontrollbesiktningar öppnas för konkurrens och att det skulle underlätta ägarstyrningen. Som tidigare framhållits har revisorerna som en utgångspunkt för granskningen haft riksdagens beslut 1996 om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen att utföra periodisk fordonskontroll. I detta sammanhang uttalade regeringen sin avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med Bilprovningens övriga delägare. RRV menar att Bilprovningens monopol på kontrollbesiktningar skapar ett synnerligen svårlost problem vad gäller avgiftssättning och ägarnas styrning av det samägda bolaget. Revisorerna noterar att RRV varken instämmer i revisorernas förslag eller föreslår att Bilprovningens monopol ska upphöra.

Konkurrensverket har framfört synpunkter på att det i bolagets styrelse finns representanter för konkurrerande verksamheter. Bildiagnosen, efterkontrollerna och Kontrollerad Bilverkstad är verksamheter där det finns en konkurrenssituation med två av ägarna. Mot bakgrund av att Bilprovningen nu inriktar sig på kärnverksamheten anser revisorerna att de problem som Konkurrensverket tar upp har fått minskad aktualitet och betydelse.

- att regeringen snarast tar ställning till AB Svensk Bilprovningens bolagsordning,
- att regeringen anger tydliga riktlinjer för AB Svensk Bilprovningens avgiftssättning samt ser över formerna för beslut om avgiftssättningen,
- att regeringen utvecklar ägarstyrningen för samägda företag.

## 2.4 Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

### Rapporten

År 1995 fick polismyndigheterna det operativa ansvaret för verksamheterna flygande inspektion samt kör- och vilotidskontroller. De bilinspektörer som utförde kontrollerna överfördes från Vägverket till polisväsendet. Vägverket har som ansvarig för trafiksäkerheten rollen som beställare.

År 1993 hade riksdag och regering uttalat att intervallen för kontrollbesiktning skulle glesas ut och att i stället flygande inspektioner på väg skulle öka kraftigt. Riksdagens mål om 120 000 flygande inspektioner per år har aldrig uppfyllts. Nivån har legat på ungefär 90 000 inspektioner årligen. Det var ett viktigt motiv till att revisorerna beslutade att granska organisationen för och genomförandet av verksamheten. Ett annat var synpunkter som framförts angående kontrollernas kvalitet och likformigheten i bedömningarna.

Revisorerna föreslog i rapporten att regeringen bör överväga hur Rikspolisstyrelsens samordningsroll kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter i länen samt att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket bör analysera skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Revisorerna föreslog också att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, bör få föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha och att detta bekräftas i regleringsbrevet. Revisorerna ansåg också att Vägverket även fortsättningsvis bör kvarstå som beställare av flygande inspektioner och betala polisens merkostnader för verksamheten. Vidare föreslog revisorerna att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen övervägs.

Revisorerna konstaterade i rapporten att det finns stora skillnader mellan länen när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Inom polisväsendet har ingen analys gjorts av vad skillnaderna beror på. Behovet av ökad samordning har framhållits från olika håll. Revisorerna berörde även Bilprovningens medverkan och menade att den kan bidra till en större likformighet i bedömningarna.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, hade på revisorernas uppdrag undersökt trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen. VTI drog slutsatsen att i enbart en procent av de polisrapporterade olyckorna har fordonsbrister bidragit till olyckan. VTI föreslog också hur kunskapsunderlaget kan förbättras genom ytterligare studier.

*Rikspolisstyrelsens samordningsroll*

*Rikspolisstyrelsen (RPS)* anser att möjligheten till en stärkt samordningsroll redan finns inom ramen för den förändrade instruktionen för RPS. *Polismyndigheterna i Stockholms län, Örebro län och Västmanlands län* stödjer revisorernas förslag om en samordnande roll för RPS. *Polismyndigheten i Uppsala län* anser att polisen bör få ett självständigt ansvar för flygande inspektioner på väg. Man anser även att RPS bör meddela nödvändiga beslut för verksamheten till polismyndigheterna. *Polismyndigheten i Södermanlands län* motsätter sig en ökad samordningsroll från Rikspolisstyrelsen om detta innebär direktiv om verksamheten till tid, plats och personalinsats. *Polismyndigheten i Kalmar läns* uppfattning är att RPS med fördel torde kunna styra hela verksamheten på riksplanet och ha mandat att utfärda enhetliga regler.

*Polismyndigheterna i Kronobergs län och Västernorrlands län* instämmer i alla delar i revisorernas förslag. Även *Polismyndigheten i Värmlands län* delar revisorernas uppfattning.

*Polismyndigheten i Skåne* motsätter sig att RPS operativt får samordna trafikverksamheten. *Polismyndigheten i Västra Götalands län* anser att det inte är lämpligt att utan ytterligare överväganden ge RPS samordnande operativa funktioner inom ett specifikt resultatområde.

*SWEDAC* anser att ur rättssäkerhetssynpunkt är det viktigt att flygande inspektioner utförs på ett likformigt sätt oavsett var de utförs och att därför RPS samordningsroll bör förstärkas.

*Vägverket* anser att det behövs en gemensam ledningsfunktion för att komma till rätta med de allvarliga bristerna i dagens kontrollorganisation. Hur en sådan gemensam ledningsfunktion ska utformas och vilka befogenheter den ska ha, bör närmare utredas. Vägverket konstaterar att första halvåret 2000 har spridningen ökat ytterligare när det gäller utfallet av inspektionerna.

*Överenskommelserna mellan polisen och Vägverket*

*Rikspolisstyrelsen* menar att om Vägverket ska kvarstå som beställare måste långsiktiga avtal träffas för att garantera stabilitet för såväl verksamheten fordonskontroll på väg som för den ekonomiska ersättningen. *Polismyndigheterna i Uppsala län, Södermanlands län och Örebro län* anser att det tar lång tid att få fram avtalen med Vägverket och att detta innebär svårigheter att planera verksamheten. *Polismyndigheten i Västmanlands län* anser att de nationella överenskommelserna mellan Vägverket och RPS fastlagt för högt antal flygande inspektioner. *Riksrevisionsverket* anser att polisen i samråd med Vägverket bör föreslå mål för trafikövervakningen inkl. flygande inspektioner och att regeringen i regleringsbrevet för polisorganisationen formellt bör fastställa dessa mål.

*Polismyndigheten i Blekinge län* instämmer i revisorernas förslag och anser att det är naturligt att Vägverket är beställare eftersom verket har det över-

gripande ansvaret för trafiksäkerheten och har en roll som föreskrivande myndighet. Även *Polismyndigheten i Skåne* anser att Vägverket bör få föreslå omfattningen av verksamheten och att förslagen bör bekräftas i regleringsbrev. *Polismyndigheterna i Värmlands län och Västernorrlands län* delar revisorernas uppfattning.

#### *Ersättningen för polisens merkostnader*

*Rikspolisstyrelsen* menar att medel för fordonskontroll på väg bör anvisas över polisens anslag. Om så inte blir fallet måste ett långsiktigt bindande avtal tecknas. *Polismyndigheterna i Uppsala län, Södermanlands län, Östergötlands län, Västra Götalands län, Örebro län, Dalarnas län, Jämtlands län och Riksrevisionsverket* delar uppfattningen att medel för fordonskontroll på väg bör anvisas över polisens anslag. *Polismyndigheten Dalarna* efterlyser den långsiktiga ekonomiska strategin när man med halverade anslag tvingas att minska en uppbyggd och fungerande organisation för att eventuellt bygga upp den igen om något år.

*Polismyndigheterna i Kronobergs län, Blekinge län, Skåne och Västernorrlands län* instämmer i revisorernas förslag, men påpekar att det är viktigt att Vägverket betalar polisens fulla merkostnader för flygande inspektioner. *Polismyndigheten i Hallands län* anser att revisorernas förslag om beställning och betalning av flygande inspektioner är bra, men kan bli ännu bättre med beställning från RPS och med ”öronmärkta pengar” för verksamheten.

#### *Utglesning av kontrollbesiktningen*

*Rikspolisstyrelsen, Polismyndigheterna i Blekinge län och Västernorrlands län* anser att en eventuell utglesning av kontrollbesiktningen bör göras selektivt för olika fordonsslag. *Polismyndigheterna i Stockholms län, Hallands län, Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) och Motormännens Riksförbund* förordar ytterligare trafiksäkerhetsanalyser innan beslut tas om förändringar. *Polismyndigheten i Uppsala län* anser att risken för att utsättas för flygande inspektion måste ökas om det blir längre tid mellan kontrollbesiktningarna. *Polismyndigheten i Södermanlands län* anser att om en utglesning av kontrollbesiktningen ska övervägas bör man ha i åtanke att kvaliteten på en flygande inspektion sällan kan nå upp till samma nivå som en kontroll i besiktningshall. *Polismyndigheten i Västra Götalands län* anser att det finns skäl att minska den periodiska fordonskontrollen.

*Riksrevisionsverket* tror inte att förslagen i rapporten kommer att lösa de problem som revisorerna uppmärksammat. Därför finns, enligt RRV, skäl att ånyo överväga ett system där dels besiktningintervallen glesas ut, dels ett flexibelt och kundanpassat system införs för när kontrollbesiktningarna tidsmässigt ska göras.

Flera polismyndigheter påpekar att det är av största vikt att förändra nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktningen för att åstadkomma en jämnare belastning under året och därmed förkorta väntetiderna.

*Polismyndigheten i Stockholms län* är positiv till att samlokalisera kontrollplatser för fordonskontroll på väg med Bilprovningens stationer medan *Polismyndigheten i Kalmar län* anser att förslaget inte är förankrat i verkligheten. *Polismyndigheterna i Uppsala län och Jämtlands län* menar att Bilprovningen bör stå för sina egna kostnader om man medverkar i verksamheten. *Polismyndigheten i Västmanlands län* delar inte revisorernas bedömningar när det gäller Bilprovningens teknikers medverkan eftersom vägkontroller med civil personal fordrar att polispersonal medverkar vid kontrollen.

## Revisorerna

Revisorerna anser att mot bakgrund av remissvaren finns det inte anledning att i grunden förändra revisorernas förslag. Däremot finns det anledning att förtydliga förslagen på ett par punkter.

Förslaget att förstärka Rikspolisstyrelsens samordningsroll är inte avsett att innebära att RPS ska leda det operativa arbetet. Däremot är det viktigt att RPS i betydligt större utsträckning än i dag samordnar verksamheten. Regeringen bör överväga Vägverkets förslag om en gemensam ledningsfunktion för verksamheten.

Flera remissinstanser, i första hand inom polisen, har förordat att medel för verksamheten anvisas över polisens anslag och att Vägverkets roll som beställare upphör.

Revisorerna anser att det som framkommit i revisorernas granskning talar för att både Vägverket och Bilprovningen i högre utsträckning bör samverka med polisorganisationen för att få en större likformighet i bedömningarna både inom polisorganisationen och mellan polisen och Bilprovningen. Revisorerna anser inte att något framkommit i remissvaren som talar för att ett överförande av det fulla ansvaret för verksamheten till polisen skulle lösa de problem som uppenbarligen finns inom verksamheten.

Revisorerna föreslog i rapporten att omfattningen av de flygande inspektionerna bör fastställas i regleringsbrevet för polisen och för Vägverket. Det är viktigt att målen för verksamhetens omfattning stämmer överens med de medel som polisen har till förfogande för verksamheten. Det är också mycket viktigt att polisen ges möjlighet att långsiktigt planera sin verksamhet. Regeringen bör medverka till att finansieringen blir mer stabil så att hastiga neddragningar av det slag som inträffat år 2000 inte upprepas.

När det gäller förslaget att överväga en utglesning av kontrollbesiktningen anser revisorerna, vilket framgår av rapporten, att detta bör föregås både av ytterligare trafiksäkerhetsanalyser och av annat utredningsarbete. VTI:s två projektförslag är sannolikt lämpliga att genomföra, men det kan också finnas anledning att genomföra andra utvärderingar av den utglesning av kontrollbesiktningen som genomfördes 1998. Vidare har revisorerna aldrig tagit ställning för att fordonsägare med väl underhållna fordon ska premieras genom att perioden till nästa kontrollbesiktning förlängs. Däremot menar revisorerna att detta förslag, som tidigare väckts av Vägverket, bör prövas som ett alternativ bland flera tänkbara, i samband med att dessa frågor ut-

reds. En ytterligare aspekt, som revisorerna menar bör beaktas i utredningsarbetet, är att Bilprovningen bör få en större kontroll över sin egen produktion. Detta bör inte stå i motsats till att kallelseförfarandet blir så kundanpassat som möjligt. Enligt den information som revisorerna har arbetat Bilprovningen redan med den utgångspunkten.

Revisorerna förordar att Bilprovningen i större utsträckning medverkar i de flygande inspektionerna. Revisorerna föreslår dock ingen förändring av nuvarande ordning, att förrättningsmannen som kan vara polis eller bilinspektör, kan biträdas av tekniker som förordnats av RPS.

Revisorerna föreslår:

- att regeringen bör överväga hur Rikspolisstyrelsens samordningsroll kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter i länen samt att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket analyserar skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna,
- att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, får föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha och att detta bekräftas i regleringsbrevet,
- att Vägverket även fortsättningsvis kvarstår som beställare av flygande inspektioner och betalar polisens merkostnader för verksamheten,
- att en gemensam ledningsorganisation för verksamheten med flygande inspektioner utreds,
- att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen utreds.

### 3 Revisorernas förslag

Riksdagens revisorer föreslår

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört i avsnitt 2.1 om bolagets verksamhet och effektivitet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört i avsnitt 2.2 om avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört i avsnitt 2.3 om ägarnas styrning av bolaget,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad revisorerna anfört i avsnitt 2.4 om målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet.

Detta ärende har avgjorts av revisorerna i plenum. I beslutet har deltagit revisorerna Per Rosengren (v), Bengt Silfverstrand (s), Kenneth Lantz (kd), Margit Gennser (m), Hans Stenberg (s), Karl-Gösta Svenson (m), Agneta

Lundberg (s), Marie Engström (v), Björn Kaaling (s), Ingvar Eriksson (m) 2000/01:RR9  
och Ann-Kristine Johansson (s).

Vid ärendets slutliga handläggning har vidare närvarit kanslichefen Åke Dahlberg och utredningschefen Patrick Joyce (föredragande). Revisionsdirektör Monika Selahn har varit ansvarig för ärendets beredning.

Stockholm den 25 januari 2001

På Riksdagens revisorers vägnar

*Per Rosengren*

*Patrick Joyce*







Rapport 2000/01:2

---

# Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten

RIKSDAGENS REVISORER  
100 12 STOCKHOLM

TEL 08-786 40 00  
FAX 08-786 61 88

[www.riksdagen.se/rr](http://www.riksdagen.se/rr)



## Förord

Riksdagens revisorer beslutade i november 1999 att granska AB Svensk Bilprovning och verksamheten flygande inspektioner på väg (förstudie 1999/2000:6).

Granskningen har omfattat hur AB Svensk Bilprovning följer upp verksamhetens effektivitet, ägarnas styrning av bolaget samt hur bolaget avgränsar sin konkurrensutsatta verksamhet från den verksamhet som bolaget bedriver med ensamrätt. Verksamheten flygande inspektioner på väg har också granskats. Dessutom har sambanden mellan kontrollbesiktning, flygande inspektioner och trafiksäkerhet studerats.

Granskningen baseras på intervjuer och samtal med medarbetare inom AB Svensk Bilprovning, Vägverket, SWEDAC, Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna, samt på intervjuer med representanter för AB Svensk Bilprovning, på arbetsmaterial hos AB Svensk Bilprovning samt på dokumentinsamling. Den del av granskningen som gäller sambanden mellan kontrollbesiktning, flygande inspektioner och trafiksäkerhet bygger på en studie som revisorerna beställt av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Granskningen har beretts i revisorernas tredje avdelning. Där ingår revisorerna Anders G Högmark ordförande (m), Kenneth Lantz (kd), Marie Engström (v), Björn Kaaling (s), Conny Öhman (s), Patrik Norinder (m) och Ann-Kristine Johansson (s).

Inom revisorernas kansli har granskningsarbetet utförts av revisionsdirektör Monika Selahn. Kanslichef Åke Dahlberg och utredningschef Stefan Ackerby har deltagit i arbetet.

Rapporten beslutades av revisorerna i plenum den 12 oktober 2000.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.**

Bilaga 1

## Sammanfattning

Aktiebolaget Svensk Bilprovning etablerades 1963. Bolaget har haft ensamrätt att utföra periodisk kontroll av motorfordon och släpvagnar till dessa sedan kontrollbesiktningen blev obligatorisk 1965. Syftet med bolagets verksamhet är att främja trafiksäkerhet och miljö i Sverige genom kontroll av fordonsstandarden. Sedan bildandet ägs bolaget av staten tillsammans med organisationer inom motorbranschen samt bilförsäkringsföretagen. Totalt utförs ca 5,5 miljoner besiktningar per år. Bilprovningen arbetar också med rådgivning och information om trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi. Den konkurrensutsatta verksamheten redovisas i fyra dotterbolag. AB Svensk Bilprovning har 2 300 medarbetare och 175 besiktningstationer. Koncernens omsättning är drygt en miljard kronor.

I budgetpropositionen för 1997 (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) föreslog regeringen att AB Svensk Bilprovningens monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas. I budgetpropositionen berördes en rad frågor som verksamhetens effektivitet, hanteringen av konkurrensutsatt verksamhet samt ägarstyrningen. Vidare behandlades verksamheten flygande inspektioner på väg.

Inom ramen för granskningen har de refererade delarna i budgetpropositionen 1997 följts upp. Dessutom behandlas frågor som gäller trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen.

### Bolagets verksamhet och effektivitet

Riksdagen beslutade i december 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra återkommande fordonskontroll. I budgetpropositionen betonade regeringen att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningens verksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Vidare uttalade regeringen att Bilprovningens effektivitet årligen bör jämföras med effektiviteten hos andra besiktningföretag och hos motsvarigheter i andra länder. Hur Bilprovningen genomfört denna jämförelse samt hur man arbetat med kvalitetssäkring och tillsyn har ingått i revisorernas granskning.

Under den senare delen av 1990-talet har bolagets ekonomiska resultat kraftigt försämrats. År 1999 uppgick AB Svensk Bilprovningens resultat till -113 miljoner kronor. Bakgrunden till det försämrade resultatet är bl.a. kraftigt ökade driftkostnader och att bolagets avgifter varit oförändrade under i stort sett hela 1990-talet. Samtidigt har konsumentprisindex ökat med 25 procent och den genomsnittliga timlönen med knappt 50 procent. Besiktningens processen har fördröjats till följd av mer omfattande kontroller samt investeringar och införandet av moderna IT-baserade hjälpmedel. I december 1998 hemställde bolaget om att få höja avgifterna för bolagets förrättningar. Hemställan avslogs av regeringen med hänvisning till bolagets höga soliditet. I stället anmodades bolaget att inkomma med förslag till sänkta avgifter.

Bolaget har under senare år arbetat med fem målområden: kunderna, medarbetarna, nya affärer, resultatet samt den tekniska kvaliteten. Under 1999 har målpuppfyllelsen försämrats för samtliga områden utom för den

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

tekniska kvaliteten. Under våren 2000 har uppmärksamheten inom bolaget allt starkare koncentrerats till bolagets kärnverksamhet. Nya affärer, som är ett samlingsnamn för försäljningen av konkurrensutsatta produkter, är inte längre ett målområde. Först ska andra mål uppfyllas som att reducera väntetiderna. Under våren 2000 har köerna hos Bilprovningen ökat markant.

Bilprovningen mäter även produktiviteten i verksamheten. Generellt har produktiviteten ökat i företaget under hela 1990-talet. Det finns dock stora skillnader mellan olika stationer.

För att uppfylla riksdagens krav på effektivitetsjämförelser initierade Bilprovningen en studie 1998. Bilprovningen jämfördes med besiktningföretag i Belgien, Finland och Tyskland. Till följd av att förutsättningarna för de olika företagens verksamhet är mycket olika är det svårt att dra några säkra slutsatser av studien.

Inom Bilprovningen finns väl utvecklade rutiner för att upprätthålla kvaliteten i besiktningarbetet och för att så långt möjligt åstadkomma likformighet i bedömningarna. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över Bilprovningens verksamhet på samma sätt som SWEDAC utövar tillsyn över andra ackrediterade verkstäder. Hittills har SWEDAC varje år bedömt att AB Svensk Bilprovning uppfyller kraven för den kompetensbekräftelse som bolaget fick 1996.

Revisorerna föreslår:

- att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser ska ligga inom företaget genom systematiska jämförelser mellan stationer,
- att nuvarande system för kallelsen till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året och att AB Svensk Bilprovning får ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut, samt
- att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för AB Svensk Bilprovningens verksamhet.

### Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

I samband med att riksdagen beslutade om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen uttalades också att en klar avgränsning ska göras av de verksamheter som bedrivs i konkurrens. Sådana verksamheter bör bedrivas i dotterbolag.

Revisorerna har granskat hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten. Granskningen har omfattat verksamhet som redovisas i Bilprovningen Test och Information AB (BTI-AB), eftersom detta dotterbolags utbud produceras i moderbolaget.

AB Svensk Bilprovning använder en s.k. ABC-kalkyl (Activity-Based-Costing) för bolagets produktkalkylering. ABC-kalkylen är en etablerad metod att fördela direkta och indirekta kostnader mellan olika produkter i ett företag. Kostnaderna beräknade enligt ABC-kalkylen är i flera fall högre än priserna på de konkurrensutsatta produkterna. Men det finns också exempel på produkter vars pris överstiger kostnaden. Det finns faktorer som kan för-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

klara skillnaderna mellan kostnaderna enligt ABC-kalkylen och produkternas priser. ABC-kalkylen har dock inte använts som ett underlag för prissättning och prisjustering, samt strategiska beslut om produktsortimentet när det gäller de konkurrensutsatta produkterna. AB Svensk Bilprovning har inte ägnat tillräcklig uppmärksamhet åt dessa frågor.

Före sommaren 2000 inleddes vid Bilprovningens huvudkontor ett arbete med att definiera vilka närliggande produkter som tillhör kärnverksamheten. Dessa tjänster ska behållas i Bilprovningens utbud, men en diskussion förs om hur man hårdare ska kunna avskilja denna del av verksamheten. Bilprovningens ledning har sett över och justerat prissättningen på produkter inom BTIAB. Från halvårsskiftet 2000 har en del priser inom BTIAB höjts för att motsvara självkostnaderna.

Revisorerna föreslår:

- att AB Svensk Bilprovning betydligt förbättrar kvaliteten i underlaget för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget samt aktivt använder detta underlag för prissättning och prisjustering av konkurrensutsatta produkter, samt för strategiska beslut om produktsortimentet,
- att preciserade regler utformas för myndigheters och statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

### Ägarnas styrning av bolaget

Revisorerna har tidigare granskat statens roll som ägare av majoritetsägda bolag (skr. 1997/98:RR9). Revisorerna framhöll då att det fanns behov av tydligare mål och styrning av bolagen. Granskningen av Bilprovningen har omfattat frågan hur staten agerar som majoritetsägare. Granskningen kan även ses mot bakgrund av att regeringen i budgetpropositionen 1997 uttalade att man hade för avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med övriga delägare i Bilprovningen. Tydliga resultat- och avgiftsmål skulle fastställas och bolagets framtida verksamhetsinriktning ses över.

Det övergripandet syftet med bolagets verksamhet framgår av bolagsordningen. Föremålsparagrafen i bolagsordningen har successivt utvecklats. I ett konsortialavtal har delägarna kommit överens om hur bolagsordningen ska tolkas. Verksamhetsmål och avkastningskrav framgår av de ägardirektiv som bolagsstämman fastställde 1998. Det finns därmed tydligt fastställda mål för verksamheten.

Trots tydliga mål har det ändå under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Regeringen har i september 2000 ännu inte godkänt den bolagsordning som antogs av bolagsstämman i maj 1999, vilket är ett uttryck för att staten som ägare varit otydlig när det gäller verksamhetens inriktning. Intressekonflikter mellan bolagets ledning, staten och övriga ägare har gjort att bolaget blivit extra svårt att styra. Detta har framkommit i frågor om verksamhetens inriktning, i frågan om avgiftssättningen samt hanteringen av bolagets soliditet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Revisorerna konstaterar att de privata ägarna i mitten av 1990-talet fick hög utdelning i förhållande till sitt aktietillskott.

Revisorerna konstaterar vidare att bolagets avgifter under 1990-talet inte har varit anpassade till självkostnaderna. Eventuellt borde avgifterna varit lägre i början av 1990-talet när bolaget kunde rationalisera verksamheten och därmed skapa överskott som både ökade soliditeten och gav utrymme för stora utdelningar. Under senare år har det å andra sidan funnits skäl att höja avgifterna, i första hand för tunga fordon.

Bolaget hemställde i december 1998 hos regeringen om att få höja avgifterna. Regeringen avvisade förslaget med hänvisning till bolagets höga soliditet. Styrelsen för AB Svensk Bilprovning har föreslagit satsningar på trafiksäkerhet och miljö som ett sätt att hantera bolagets höga soliditet. Satsningen skulle medfört temporära underskott som reducerat soliditeten. Ägarerna har dock inte kunnat komma överens om en sådan lösning. I stället har soliditeten reducerats genom underskott i den löpande verksamheten.

Revisorerna föreslår:

- att regeringen snarast tar ställning till AB Svensk Bilprovningens bolagsordning,
- att regeringen anger tydliga riktlinjer för AB Svensk Bilprovningens avgiftssättning samt ser över formerna för beslut om avgiftssättningen, samt
- att regeringen utvecklar ägarstyrningen för samägda företag.

## Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

I budgetpropositionen 1997 behandlades också verksamheten flygande inspektioner på väg. Regeringen gjorde bedömningen att det fanns brister både vad gäller samordning och måluppfyllelse. Revisorerna har granskat organisationen för och genomförandet av flygande inspektioner på väg. En viktig anledning till att granskningen görs är att riksdagens mål om 120 000 flygande inspektioner per år aldrig uppfyllts. Nivån har legat på ungefär 90 000 inspektioner per år. Granskningen behandlar också frågor om trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen. Ökad trafiksäkerhet är det yttersta syftet med både den obligatoriska kontrollbesiktningen och med flygande inspektioner på väg.

Flygande inspektioner görs för att kontrollera beskaffenhet och utrustning hos fordon som anträffas på väg. Flygande inspektion förrättas av bilinspektör eller polisman som fått förordnande av Rikspolisstyrelsen. Förrättningsmannen kan biträdas av tekniker som också förordnats av Rikspolisstyrelsen.

År 1993 uttalade regering och riksdag att intervallen för kontrollbesiktning skulle glesas ut och att i stället flygande inspektioner på väg skulle öka kraftigt.

År 1995 fick polismyndigheterna det operativa ansvaret för verksamheterna flygande inspektion samt kör- och vilotidskontroll inklusive kontroller i företag. Vägverket har som ansvarig för trafiksäkerheten rollen som bestäl-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

lare av inspektioner och kontroller. De bilinspektörer som utför flygande inspektion samt kontroll av yrkesförarens kör- och vilotider överfördes 1995 från Vägverket till polisväsendet.

Inom polisväsendet fanns 85 bilinspektörer anställda år 2000. Vägverket och Rikspolisstyrelsen träffar varje år en ramöverenskommelse om trafikövervakning på väg. I överenskommelsen ingår en länsvis fördelning av flygande inspektioner och kör- och vilotidskontroller. Landets 21 polismyndigheter ansvarar för genomförandet och Vägverket betalar polisväsendets merkostnader för verksamheten.

Det finns stora skillnader mellan länen när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Inom polisväsendet har ingen analys gjorts av vad skillnaderna beror på. Revisorerna pekar på några möjliga förklaringar.

Från olika håll framförs behovet av ökad samordning. Trafikpolischeferna anser att trafikövervakningen är en verksamhet där kravet på enhetlighet är särskilt framträdande. Därför anser man att Rikspolisstyrelsen bör utfärda föreskrifter för verksamheten.

Bilprovningen har avtal med polisen om bl.a. uthyrning av tekniker. Användningen av tekniker från Bilprovningen har minskat och uppgick 1999 till sju årsarbetare. I de utredningar som föregick nuvarande organisation för verksamheten förutsattes att Bilprovningen skulle vara en part i verksamheten. Hos Bilprovningen finns en stor kunskap och erfarenhet inom området. Om Bilprovningen deltar kan en större likformighet åstadkommas i bedömningarna vid flygande inspektion respektive kontrollbesiktning. Vidare kan flygande inspektioner fungera som en uppföljning av arbetet i bilprovningshallen. Besiktningsmännen får också mer omväxlande arbetsuppgifter.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har på revisorernas uppdrag undersökt trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen. VTI drar slutsatsen att i enbart 1 procent av de polisrapporterade olyckorna har fordonsbrister bidragit till olyckan. VTI föreslår också hur kunskapsunderlaget kan förbättras genom ytterligare studier.

Revisorerna föreslår:

- att regeringen bör överväga hur Rikspolisstyrelsens samordningsroll kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter i länen samt att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket analyserar skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna,
- att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, får föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha och att detta bekräftas i regleringsbrevet,
- att Vägverket även fortsättningsvis kvarstår som beställare av flygande inspektioner och betalar polisens merkostnader för verksamheten, samt
- att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen övervägs.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



# 1 AB Svensk Bilprovning – en kort presentation

Aktiebolaget Svensk Bilprovning etablerades 1963 för att ansvara för den periodiska fordonskontroll som riksdagen beslutade om samma år. Sedan bildandet ägs bolaget av staten tillsammans med organisationer inom motorbranschen samt bilförsäkringsföretagen. Den obligatoriska kontrollbesiktningen svarar i dag för ca 90 procent av bolagets verksamhet (mätt som andel av koncernens omsättning). Bolaget har ensamrätt att utföra kontrollbesiktning av motorfordon och släpvagnar till dessa. Totalt utförs ca 5,5 miljoner besiktningar per år. Bilprovningen arbetar också med rådgivning och information om trafiksäkerhet, miljö och fordonsekonomi. Det innefattar viss försäljning av tjänster och produkter på en konkurrensutsatt marknad. Bolaget är även ett av åtta företag som ackrediterats av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) att utföra kontroll av lastbilskranar. Den konkurrensutsatta verksamheten redovisas i fyra dotterbolag. AB Svensk Bilprovning har 2 300 medarbetare och 175 besiktningstationer. Koncernens omsättning är drygt en miljard kronor.

## 1.1 Syfte och affärsidé

Syftet med bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att främja trafiksäkerhet och miljö i Sverige genom kontroll av fordonsstandarder. Besiktningens verksamhet ska medge god tillgänglighet i hela landet. Enligt bolagsordningen får bolaget även bedriva annan verksamhet inom fordonsområdet än den som utförs med stöd av vägtrafiklagstiftningen.

AB Svensk Bilprovningens affärsidé uttrycks i årsredovisningen för 1999 på följande sätt:

Bilprovningen är ett professionellt och opartiskt informations- och kunskapsföretag. I samhällets och bilägarnas tjänst arbetar vi för att spara människoliv, miljö och pengar. Det sker genom vår kärnverksamhet och andra tester, rådgivning och IT-baserade informationstjänster.

Genom engagerade och stolta medarbetare ska vi leda utvecklingen i branschen genom de främsta och effektivaste fordonstekniska testmetoderna och IT-systemen samt genom djup och bred fordonsteknisk kunskap.

Sverige är vår bas och hemmamarknad. Vi är en aktiv aktör i vårt närområde och erbjuder våra tjänster i övriga världen.

## 1.2 Kärnverksamheten

I Sverige fanns 3,9 miljoner registrerade personbilar i trafik vid utgången av 1999. Det fanns också 354 000 lastbilar och 15 000 bussar, samt drygt en miljon övriga fordon som släpvagnar, motorcyklar och terrängskotrar. Alla personbilar ska, enligt fordonskungörelsen (1972:595), kontrollbesiktigas tredje och femte året efter det att fordonet första gången togs i bruk och därefter varje år. Bilar med en totalvikt över 3,5 ton ska kontrollbesiktigas senast ett år efter att fordonet första gången togs i bruk och därefter varje år. Slutsiffran i bilens registreringsnummer avgör vilken månad som fordonet ska inställas till besiktning. Kontrollbesiktning kan även göras under två månader före respektive efter inställelsemånaden.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Priset för kontrollbesiktning av en personbil är 230 kr och för efterkontroll 150 kr. För lätt lastbil eller lätt buss (högst 3 500 kg) kostar kontrollbesiktningen 315 kr och eventuell efterkontroll 170 kr. För lastbilar eller bussar med totalvikt 3 501–7 000 kg kostar kontrollbesiktningen 440 kr. Om fordonen har en totalvikt över 7 000 kg är priset för kontrollbesiktningen 570 eller 685 kr beroende på antalet axlar.

I lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet anges vilka besiktningsorgan som ska utföra nationell typbesiktning, registreringsbesiktning av hela fordon, kontrollbesiktningar m.m. AB Svensk Bilprovning är enligt denna lag besiktningsorgan för besiktning av motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar. Bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon finns i fordonskungörelsen (1972:595). Vägverket beslutar om föreskrifter. Bilavgasförordningen (1991:1481) innehåller bestämmelser om avgasreningskrav och om hur bilar miljöklassas beroende på hur de uppfyller olika utsläppskrav.

EU har beslutat om regler för återkommande provning och kontroll av fordon i bruk (77/143/EEG). Reglerna innebär i stora drag att tunga fordon måste besiktigas senast ett år efter ibruktagandet och därefter varje år. För personbilar ska periodisk besiktning i allmänhet göras första gången senast fyra år efter ibruktagandet och därefter minst vartannat år. Direktivet är ett minimidirektiv. Där anges att besiktningen ska utföras av staten eller av organ eller institutioner som utsetts och direkt övervakas av staten. I direktivet anges också vad besiktningen minst ska omfatta.

Fordonskontrollen är organiserad på olika sätt i de europeiska länderna. Flertalet EU-länder tillämpar öppna system med auktoriserade verkstäder eller företag i kombination med statliga organisationer som också utför besiktningar samt svarar för tillsyn och reglering. Flera av länderna har i likhet med Sverige tätare besiktningsintervall än vad EU-direktivet föreskriver.

I jämförelse med EU:s minimidirektiv har Sverige strängare regler genom att bilarna i Sverige besiktigas varje år från fem års ålder. Inom EU är kravet vartannat år från den tidpunkt då bilen är fyra år gammal. Första inställelsetidpunkt är i Sverige när bilen är tre år gammal men enligt minimidirektivet först när bilen är fyra år. Denna skillnad har i praktiken liten betydelse eftersom det svenska systemet innebär att bilarnas slutsiffra styr under vilka månader bilen ska besiktigas. Omfattningen (vilka punkter som ska gås igenom) av besiktningen är likvärdig, däremot finns vissa skillnader i hur djupgående kontrollen är för en del komponenter. Det innebär också att kraven skiljer sig från EU-direktivet för att vissa komponenter ska godkännas.

Avgiften för kontrollbesiktning av personbil har varit 230 kr under i stort sett hela 1990-talet. Samtidigt har konsumentprisindex ökat med 25 procent och den genomsnittliga timlönen med knappt 50 procent. Från februari till december 1997 var avgiften 240 kr. Från januari 1998 sänktes avgiften igen för att motsvara självkostnaden. Även under en period i början av 90-talet var avgiften 240 kr. Sverige har låga avgifter i en internationell jämförelse. I andra europeiska länder är avgifterna i flera fall 60–70 procent högre än i

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Sverige. I Tyskland är avgiften för personbilar mer än dubbelt så hög. Då ingår dock en mer omfattande miljökontroll än den som görs i Sverige.

### 1.3 Aktiviteter vid sidan av kärnverksamheten

I årsredovisningen för 1999 redovisas exempel på informationsaktiviteter om trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi. För att främja trafiksäkerheten informeras om inställning av nackskydd och användning av bilbälte. Bilprovningen sammanställer också statistik som visar t.ex. vilka åldersgrupper bland förarna som oftast får sina bilar underkända vid kontrollbesiktningen samt vanliga brister hos fordonen.

Broschyren "Vilken bil väljer du? Kalla fakta om bränsleförbrukning, koldioxid och miljöklass" är en av satsningarna inom miljöområdet. Ett miljöpris instiftades 1999 och delas ut till de bilar som visat de bästa resultaten vid Bilprovningens avgaskkontroller. Bilprovningen har också tillsammans med forskningslaboratoriet MTC undersökt vad köbildning innebär för bränsleförbrukningen.

Bilprovningen och Konsumentverket ger ut boken "Bilar – Starka sidor & svaga punkter". Utmärkelsen Guldhjulet till årets bästa begagnade bil är också ett led i arbetet för att bidra till en god fordons ekonomi för bilägarna. Samma syfte har "Bildiagnosen", som är ett konditionstest för begagnade bilar samt Kontrollerad Bilverkstad, som är ett frivilligt kvalitetssystem för bilverkstäder. Stickprovskontroller utförs av Bilprovningen och Motormännens testcenter. Konsumentverket och flera ytterligare organisationer samarbetar i projektet.

De delar av verksamheten som är konkurrensutsatta bedrivs i dotterbolag.

### 1.4 Regler för kontrollbesiktningen

Från den 1 februari 1999 gäller nya regler för kontrollbesiktning och flygande inspektion<sup>1</sup> av fordon. Reglerna har utarbetats av Vägverket i samarbete med Bilprovningen och Rikspolisstyrelsen. Enligt tidigare regler kunde besiktningsmannen avge två olika bedömningar vid kontrollbesiktningen. Bedömning ett (1), påpekanden, gavs för enklare brister som inte krävde efterkontroll. Bedömning två (2) krävde återbesök hos Bilprovningen eller intyg från en ackrediterad verkstad.

I och med de nya reglerna finns bedömning (2x) och bedömning (2). Påpekanden, dvs. bedömning 1, har tagits bort. Genom att utmärka bedömningen två (2) av vissa brister enligt kontrollprogrammet med ett kryss (x) har den s.k. villkorstvåan (2x) skapats. Denna typ av brister bedöms ligga inom fordonsägarens normala underhållsansvar, men fordonet är inte godkänt förrän bristerna har åtgärdats. Om fordonet påträffas vid fordonskontroll på väg eller vid en kontrollbesiktning och enkla brister inte har åtgärdats enligt

<sup>1</sup> Flygande inspektion är en kontroll av fordon på väg som förrättas av polisman eller bilinspektör som Rikspolisstyrelsen förordnat. Förrättningsmannen får biträdas av tekniker som förordnats av Rikspolisstyrelsen. Se vidare avsnittet om flygande inspektioner.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

senaste protokoll, blir följden att fordonet föreläggs att inställas till kontrollbesiktning. Vid fordonskontroll på väg kan dessutom böter utkrävas. De nya reglerna ger fordonsägaren större ansvar för kontroll av sitt fordon skick.

När en fordonsägare fått anmärkningar av svårighetsgraden 2 vid kontrollbesiktning måste en efterkontroll göras vid en bilprovningsstation. Ett alternativ är att en ackrediterad verkstad åtgärdar felen och sänder ett intyg till Vägverket. Fordonsägaren är skyldig att omgående åtgärda anmärkningarna. Om felen åtgärdas inom två månader krävs inte en fullständig ny kontrollbesiktning. Då får kontrollen begränsas till de delar som tidigare underkänts. Redan efter en månad inträder körförbud på fordonet.

Körförbud kan även meddelas direkt vid kontrollbesiktningen. Fordonsägaren kan dömas till böter om fordonet används när det är belagt med körförbud.

Från den 1 januari 1992 har Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) haft möjligheten att ackreditera verkstäder som därigenom, sedan de reparerat ett fordon, får göra efterkontroller på detta. Den ackrediterade verkstaden får däremot inte intyga att brister åtgärdats om det är fordonsägaren själv som åtgärdat felet. Den 1 juli 2000 hade 580 verkstäder ackrediterats för sådan provning. Hos SWEDAC fanns då ytterligare tio ansökningar om ackreditering.

En samordning mellan kontrollbesiktning och flygande inspektion har genomförts beträffande bedömning och rapportering. Resultat från kontrollbesiktning och flygande inspektion rapporteras löpande till Vägverkets bilregister. I en databas, FAD (Fordon-Data-Analys), som kommer att användas för uppföljning och trafiksäkerhetsforskning, samlas alla brister som registrerats i Bilregistret. Under 1999 och första halvåret 2000 har dock systemet haft inkörningsproblem, vilket har medfört fördröjningar för besiktningsmän och kunder.

De nya reglerna för kontrollbesiktningen innebär förändringar av besiktningsmännens arbete. De brister som konstateras vid besiktningen registreras med hjälp av en handdator som varje besiktningsman använder. Konstaterade brister registreras med en betydligt större detaljeringsgrad än tidigare. En ny teknisk handbok i digital form kan nås av besiktningsmännen på dataskärm i stället för att, som tidigare, finnas enbart i lösbladssystem. För bilägaren har förändringarna medfört att protokollet från kontrollbesiktningen har ett nytt utseende.

Den 1 februari 1997 togs ett nytt besiktningsprogram i bruk. De förändringar som då infördes bestod främst av en anpassning till EG:s minidirektiv för kontrollbesiktning och en utökad miljökontroll.

### 1.5 Mer än fem miljoner besiktningar per år

Under 1999 utförde Bilprovningen 5,5 miljoner besiktningar. Av dessa var 3,9 miljoner kontrollbesiktningar, och 1,2 miljoner var efterkontroller på fordon som vid kontrollbesiktningen fått föreläggande om ny besiktning.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

**Tabell 1.1: Utförda besiktningar hos AB Svensk Bilprovning 1995–1999**  
Volym i tusental

	1995	1996	1997	1998	1999
Kontrollbesiktningar	4 067	4 159	4 184	3 934	3 859
Efterkontroller	863	924	1 186	1 083	1 156
Registreringsbesiktningar	201	245	289	291	325
Efterbesiktningar till reg.bes.	11	12	14	13	14
Övr. obligatoriska kontroller	12	13	14	13	26
<b>Totalt utförda besiktningar</b>	<b>5 154</b>	<b>5 353</b>	<b>5 687</b>	<b>5 334</b>	<b>5 380</b>
Volym Nya affärer	51	80	95	120	136

Nya affärer är ett samlingsnamn för konkurrensutsatt verksamhet som ligger utanför kärnverksamheten och som redovisas i dotterbolaget BTIAB. Volym Nya affärer avser volym (antal) försålda produkter. I årsredovisningen 1999 redovisas utförda besiktningar åren 1995–1999. För åren 1995–1998 har försålda produkter Nya affärer inkluderats i den redovisade volymen utförda besiktningar.

Källa: AB Svensk Bilprovning

Övriga 0,5 miljoner utgjordes främst av registreringsbesiktningar<sup>2</sup> samt frivilliga besiktningar som extra bromskontroll, vägningar och bildiagnos. Av det totala antalet kontrollbesiktningar avser 3 miljoner personbilar.

Utöver de drygt en miljon efterkontroller som utförs av Bilprovningen utför de ackrediterade verkstäderna ytterligare drygt 100 000 efterkontroller. År 1998 utfördes 105 000 efterkontroller av de ackrediterade verkstäderna. År 1999 har Bilregistret inte redovisat någon slutsiffra till följd av tekniska problem. Under de sju första månaderna 2000 utfördes 61 000 efterkontroller av ackrediterade verkstäder.

Ett antal förändringar under senare år har påverkat volymerna i både positiv och negativ riktning. Antalet besiktningar ökade kraftigt under 1997 till följd av att ett nytt besiktningssystem infördes i februari 1997. Det medförde att underkännandefrekvensen ökade kraftigt och därmed också antalet efterkontroller. Från och med februari 1998 senarelades den första instäl-

<sup>2</sup> Registreringsbesiktning görs för att identifiera fordonet, för att fastställa vilka uppgifter som ska föras in i bilregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Nya bilar överensstämmer i regel med ett EG-typgodkännandeintyg och behöver inte registreringsbesiktigas. Registreringsbesiktning av hela fordon görs i dag framför allt av lastbilar, släpvagnar, bussar och andra yrkestrafikfordon samt av nya, importerade personbilar som saknar ett helfordonsgodkännande (EU-typgodkännande). Även begagnade bilar som tas in i landet av personer bosatta i Sverige samt ombyggda bilar ska registreringsbesiktigas. Typbesiktning görs av enstaka exemplar av serietillverkade fordon, utom personbilar, motorcyklar och mopeder, för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning och för att fastställa vilka uppgifter som ska föras in i bilregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det besiktigade. Bilprovningen utför typbesiktningen. Vägverket prövar frågor om tillstånd till typbesiktning. EG-typgodkännande av fordon meddelas för Sveriges del av Vägverket.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap  
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap  
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap  
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap

Bilaga 1

setidpunkten för personbilar och lätta lastbilar. Det medförde i sin tur att antalet kontrollbesiktningar minskade. Att det blivit lättare att privatimportera bilar från andra EU-länder har medfört att antalet registreringsbesiktningar ökat. Varje privatimporterat fordon måste genomgå en registreringsbesiktning hos Bilprovningen.

Av de 136 000 utförda tjänsterna eller försålda produkterna inom Nya affärer utgörs 57 000 av vägningar. Andra besiktningstjänster som besiktning av kranar och lyftplattformar ingår också. Vidare ingår bildiagnosen, extra bromskontroll, kontrollerad bilverkstad, varuförsäljning och serviceförsäljning m.m.

Bilprovningen beräknar att antalet besiktningar kommer att öka med ca 200 000 från år 1999 till år 2002. Beräkningen bygger på att antalet personbilar och lätta lastbilar ökar med 2,5 procent eller 100 000 fordon per år. Det är en kraftig ökning jämfört med de två senaste åren. Besiktningens volym för övriga fordonsslag beräknas öka med 1,5 procent eller 10 000 fordon per år. De ändrade inställesreglerna påverkar volymerna negativt.

År 1998 och 1999 klarade varannan personbil kontrollbesiktningen helt utan anmärkning. Det nya besiktningssystemet som gäller från den 1 februari 1999 innebär, som nämnts ovan, att bedömningarna vid kontrollbesiktningen förändrats. Det som tidigare kallades "underkända" motsvaras av "underkända med efterkontroll". År 1999 underkändes 36 procent av fordonen med krav på efterkontroll och 15 procent underkändes utan krav på efterkontroll. Andelarna var ungefär desamma året före. För ungefär 0,1 procent av personbilarna resulterade kontrollbesiktningen i körförbud.

Resultatet av kontrollbesiktningen varierar över landet. År 1999 godkändes 56 procent av bilarna i Jämtland, vilket är den högsta godkännandefrekvensen i landet. I Västerbotten och Norrbottens län godkänns också en högre andel av personbilarna än genomsnittet i landet. Orsaken är enligt Bilprovningen att förekomsten av rostskador är betydligt mindre i norra Sverige, vilket i sin tur beror på mindre användning av vägsalt. Godkännandefrekvensen är också högre än genomsnittligt i Skåne och på Gotland. I hälften av länen godkänns 47–49 procent av personbilarna. År 1998 underkändes 26 procent av personbilarna i Jämtlands och Norrbottens län, medan 39–40 procent underkändes i Jönköpings, Kronobergs och Örebro län. År 1999 är andelen personbilar som underkändes med krav på efterkontroll över 39 procent i Södermanlands län, Jönköpings län, Örebro län och Västmanlands län. Jämtland och Norrbottens län ligger fortfarande lägst med 25 respektive 28 procent underkända bilar.

Olika bilmodeller underkändes i olika hög grad. För olika bilmodeller finns statistik på underkännandefrekvens och vilka typer av brister som ofta förekommer. Den vanligaste orsaken till att bilar underkänns är brister i bromssystemet. Glapp i spindelleder och styrleder, rostskador samt höga halter av föroreningar i avgaserna är andra vanliga brister.

Bilprovningens huvudkontor analyserar skillnaderna i besiktningens utfall bl.a. genom att vikta utfallen med uppgifter om bilarnas ålder i olika län samt skillnader i inställetid. Det har visat sig att bilägare som kommer till besiktningen sent under inställetidsperioden ofta har bilar som är i sämre skick än de som inställer bilen tidigt till besiktning.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 1.6 Stationernas tillgänglighet och tjänsteutbud

AB Svensk Bilprovning har en policy för etablering av bilprovningssamhet. Enligt etableringspolicyn bör den samhällsekonomiska besparingen ligga minst på samma nivå som företagets merkostnader för etableringen. Avlägsna orter bör prioriteras av serviceskäl. Tillgängligheten kan uttryckas i att 97 procent av bilägarna har maximalt tre mil till en bilprovningssstation.

I bolagsordningen anges att bolaget ska bedriva besiktningssamhet som medger god tillgänglighet i hela landet. Även i fordonskungörelsen (1972:595, 34 §) anges att ”kontroll av fordon bör anordnas så att den ej orsakar större olägenhet än som är nödvändigt med hänsyn till kontrollens ändamål”. Frågor om tillgänglighet berörs även i avsnitt 2.2.3.

I princip ska kunderna erbjudas service där den efterfrågas, om det kan göras med god ekonomi för företaget. Det ska dock finnas förutsättningar för fullgod teknisk kvalitet. Det innebär tillgång till lämpliga lokaler, tillgång till erforderlig utrustning och att personal med rätt kompetens utför tjänsten. Kunden ska i första hand erbjudas besiktning där kontrollen kan utföras i ordinarie lokaler.

Besiktningssationerna har delats in i tre huvudgrupper beroende på hur stor del av tjänsteutbudet som stationerna erbjuder. Alla stationer erbjuder inte alla tjänster. Stationernas tjänsteutbud består av:

- Besiktningstjänster
- Godkända vågar (Bilprovningens egna vågar och externa vågar)
- Hämtservice
- Bildiagnosen
- Kontroll av gasinstallationer och installationer drivna med brandfarlig vätska samt jämförande kontroll av säkerhetsventilation
- Taxitest
- Alkolåskontroll
- Lyftbesiktning
- Brandtest på bussar
- Kvalitetskontroll av rostskyddsbehandlingar hos rostskyddsföretag.

Hämtservice utnyttjas i första hand av företag och innebär att de köper transportservice till och från bilprovningssstationer i samband med besiktning. Samtliga stationer kan erbjuda hämtservice efter att avtal slutits om omfattning och villkor. Det är även möjligt för privatpersoner att köpa denna tjänst.

Bilprovningens Bildiagnos vänder sig i första hand till dem som ska köpa eller sälja en begagnad bil. Produkten har två varianter. En riktar sig till privatpersoner som står i begrepp att köpa begagnad bil. Den andra varianten riktar sig till näringsidkare som säljer begagnade bilar. Privatpersoner får protokoll med noteringar om alla anmärkningar. Vid en Bildiagnos där det ingår en obligatorisk kontrollbesiktning får kunden besiktningssprotokoll från handdatorm/laserskrivaren och ett protokoll med noteringar om alla anmärkningar. Näringsidkare får ett annat slags protokoll ”Varudeklaration av begagnad bil i samarbete med Bilprovningen”.

Bilprovningens taxitest är en frivillig extra trafiksäkerhets- och miljökontroll med tillägg för mönsterdjupsmätning av däcken och viss okulärbesiktning från konsumentsynpunkt. Taxitesten innebär att taxibilar frivilligt kon-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

trolleras en gång extra per år. Bilprovningen utför också besiktning av lastbilskranar samt lyftplattformar monterade på fordon för yrkesmässig lastning och lossning av fordon. Bilprovningens brandtest är en frivillig extra kontroll av bussar. Kontrollen utförs som separat förrättning eller i samband med annan besiktning. Testen är ett led i arbetet för säkrare transporter och ett resultat av samarbete med försäkringsbolagen.

### 1.7 Staten är majoritetsägare

AB Svensk Bilprovning ägs till 52 % av svenska staten. Övriga aktier ägs av Bilförsäkringsföretagen (12 %), Motorbranschens Riksförbund (12 %), Motormännens Riksförbund (5 %), Motorförarnas Helykterhetsförbund (5 %), Svenska Taxiförbundet (3 %), Kungliga Automobil Klubben (5 %), Svenska Åkeriförbundet (3 %) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 %). Ägarsammansättningen har varit i stort sett densamma sedan bolaget bildades 1963.

### 1.8 Riksdagsbeslut om ensamrätt

Riksdagen beslutade i december 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra återkommande fordonskontroll. Flera utredningar hade föregått beslutet, och riksdagen hade vid ett par tillfällen tidigare behandlat ärendet. Riksdagen tog 1991 ett principbeslut om privatisering av ett antal statligt ägda företag, däribland AB Svensk Bilprovning. Våren 1994 beslutade riksdagen att AB Svensk Bilprovnings monopol skulle upphöra och godkända fristående besiktningsföretag skulle få utföra kontrollbesiktningar. I slutet av 1994 beslutade dock riksdagen att senarelägga genomförandet.

I budgetpropositionen för 1997 (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22) föreslog regeringen att AB Svensk Bilprovnings monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas. Regeringen betonade att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningsverksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Effektiviteten i hela verksamheten bör årligen jämföras med andra besiktningsföretag och med motsvarigheter i andra länder. En klar avgränsning ska göras av de verksamheter som bedrivs i konkurrens. Sådana verksamheter bör bedrivas i dotterbolag. Regeringen uttalade också sin avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med övriga delägare. I budgetpropositionen behandlades också verksamheten flygande inspektioner på väg. Regeringen gjorde bedömningen att det fanns brister både vad gäller samordning och måluppfyllelse. Regeringens förslag godkändes av riksdagen (bet. 1996/97:TU1, rskr. 115).

Inom ramen för granskningen har de ovan refererade delarna i budgetpropositionen 1997 följts upp. Dessutom behandlas frågor som gäller trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen. Ökad trafiksäkerhet är det yttersta syftet med både den obligatoriska kontrollbesiktningen och med flygande inspektioner på väg.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1



## 2 Bolagets verksamhet och effektivitet

I budgetpropositionen för 1997 (prop.1996/97:1) betonade regeringen att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningens verksamhet vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Regeringen ansåg också att effektiviteten i hela verksamheten årligen bör jämföras med andra besiktningföretag och med motsvarigheter i andra länder. Revisorerna har i denna granskning följt upp hur Bilprovningen genomfört denna jämförelse samt frågor om kvalitet och tillsyn. Bilprovningen är i huvuddelen av sin verksamhet ett monopolföretag. Det finns därmed en risk för att bolaget saknar ett tryck att effektivisera. Bristande konkurrens kan också leda till onödigt höga kostnader. Det är därför angeläget att granska hur bolaget arbetar med frågor om förbättrad produktivitet och effektivitet. Med anledning av det kraftigt försämrade ekonomiska resultatet för bolaget ägnas även uppmärksamhet åt bolagets ekonomiska utveckling och orsakerna till det försämrade resultatet.

### 2.1 AB Svensk Bilprovningens ekonomi

#### 2.1.1 Försämrat ekonomiskt resultat

År 1999 uppgick AB Svensk Bilprovningens omsättning till 1 124 miljoner kronor och resultatet efter finansiella poster till -113 miljoner kronor. Koncernens tillgångar uppgick enligt balansräkningen till 861 miljoner kronor, eget kapital till 397 miljoner kronor och soliditeten var 46 procent. Moderbolagets omsättning uppgick till 1 070 miljoner kronor och resultat efter finansiella poster uppgick till -123 miljoner kronor. Två av de fyra dotterbolagen hade ett positivt resultat 1999.

**Tabell 2.1 Resultat och soliditet i koncernen AB Svensk Bilprovning åren 1990–1999**

	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
Resultat mkr	28	88	134	111	132	60	-2	6	-6	-113
Soliditet procent	7	27	35	41	52	52	51	50	50	46

Källa: AB Svensk Bilprovning

I början av 1990-talet genomföres kraftiga rationaliseringar och besparingar inom företaget för att förbättra produktivitet och ekonomi. Det sågs som en förberedelse inför att marknaden skulle öppnas för konkurrens. Lönsamheten förbättrades genom kraftiga minskningar i antalet anställda samt även besparingar inom utbildning och fastighetsskötsel.

Bilprovningens nya ledning 1995 satsade åter på nyrekrytering och utbildning vilket upplevdes positivt i organisationen.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap

Bilaga 1

Under den senare delen av 1990-talet har det ekonomiska resultatet kraftigt försämrats. En vändpunkt kom 1996 då bolaget för första gången under 90-talet redovisade ett negativt ekonomiskt resultat. Tre stora IT-projekt och nya utbildningar genomfördes, handdatorsystemet infördes och ett nytt bokningssystem utvecklades. Enligt årsredovisningen 1996 gjordes stora kostnadskrävande satsningar för att utveckla företaget. Detta tillsammans med en normal kostnadsutveckling i verksamheten och oförändrade avgifter under året resulterade i försämrat resultat.

Förslaget till budget för 1999 innehöll ett beräknat underskott i koncernen AB Svensk Bilprovning om 123 miljoner kronor och för moderbolaget 131 miljoner kronor. Vid ett styrelsesammanträde den 7 december 1998 togs beslut om att på basis av föreslagen budget för 1999 hemställa hos regeringen om en avgiftshöjning. Intäktsförstärkningen för moderbolaget skulle med denna avgiftshöjning uppgå till 135 miljoner kronor. Med den intäktsökningen skulle vinsten kunna uppgå till den enligt ägardirektiven 1998 fastställda nivån, dvs. 4 miljoner kronor.

I mitten av december 1998 fick regeringen bolagets hemställan om avgiftshöjning. Efter det att bolaget fått signaler om att det fanns en stor tveksamhet till den föreslagna avgiftshöjningen beslutade styrelsen den 8 februari 1999 att ta fram en alternativ handlingsplan utifrån förutsättningen att förslaget till avgiftshöjning inte skulle godkännas.

### 2.1.2 Varför försämrades det budgeterade resultatet 1999?

Det preliminära bokslutet för 1999 pekade på ett underskott om ca 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis beror resultatförsämringen på reellt sjunkande avgifter, löneökningar för personalen, ökade IT-kostnader varav en del var utvecklingskostnader, nya besiktningssystem som medfört både utvecklingskostnader och permanent ökad tidsåtgång, anpassning till millennieskiftet, övertagande av ansvaret för kallelsen samt implementeringen av en ny distriktsorganisation.

De sammantagna kostnaderna för Besiktningssystem 98 är 45 miljoner kronor varav 35 miljoner kronor är IT-kostnader. Databasen FAD har ställt krav på att öka detaljeringen av felangivelserna och att ytterligare standardisera begreppen. Kravet på snabb rapportering av besiktningssystem har också ställt krav på utvecklingsinsatser och genererat extra IT-kostnader. Av kostnaden 45 miljoner kronor bedöms ca 15 miljoner kronor vara engångskostnader 1999 medan ca 30 miljoner kronor är en permanent kostnadshöjning.

Dessutom medförde Besiktningssystem 97 att besiktningssystemprocessen fördröjades med 8 procent till följd av mer omfattande besiktning. Tidsåtgången ökade med 6 procent.

Bilprovningen har också satsat på nya moderna system för ekonomi-, personal- och verksamhetsinformationshantering.

En engångskostnad för 1999 är ca 20 miljoner kronor för anpassning till millennieskiftet.

Ansvaret för kallelsen till kontrollbesiktning togs under 1998 över från Vägverket. Kostnaden är 12 miljoner kronor per år. Kallelsen anses vara ett

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

viktigt instrument för att kunna styra kundströmmarna så att väntetiderna hålls på en rimlig nivå. Bilprovningen förväntade att kostnadsökningen skulle kompenseras genom avgiftshöjning. Registerhållningsavgiften som bl.a. tidigare finansierat kallelsen hade sänkts med anledning av att Vägverket inte längre hade skyldighet att erinra fordonsägare om skyldigheten att inställa fordon till kontrollbesiktning. Hos Bilprovningen insåg man i början av 1999 att avgifterna inte skulle komma att höjas. Enligt ett brev från Bilprovningen till Vägverket (1999-03-01) hade Bilprovningen av Näringsdepartementet hänvisats till Vägverket när det gällde kompensation för kostnaderna med anledning av ansvaret för kallelsen. I ett svar (1999-03-31) förklarar Vägverket att man inte har några möjligheter att ersätta Bilprovningen för kostnader för kallande till kontrollbesiktning.

En ny lokal organisation har införts vilket bl.a. inneburit nyanställning av 31 distriktschefer. Avsikten är dock att den nya organisationen ska leda till höjd effektivitet och ha positiva effekter på bolagets ekonomi.

Moderbolagets förlust 1999 uppgick till 123 miljoner kronor. Ca 40 miljoner kronor bedöms vara kostnader som inte återkommer år 2000 och följande år. Däremot finns ett uppdämt behov inom flera områden som bolaget inte haft möjlighet att avsätta medel till under 1999. Fastighetsunderhåll är ett eftersatt område. Enbart akuta åtgärder vidtas. Många fastigheter uppfördes på 60-talet. Det finns ett stort behov av fortbildning bland besiktningsspersonalen. Det finns även projekt som bolaget bedömer är mycket angelägna från trafiksäkerhetssynpunkt. Det gäller t.ex. förbättrade metoder för kontroll av tunga fordons bromsar och införande av belastningssimulering samt brandkontroll av bussar.

### 2.1.3 Förslaget till budget för 2000

Bilprovningens ledning presenterade ett förslag till budget för 2000 för styrelsen i december 1999. Budgetförslaget genererade ett underskott i driften av verksamheten på 20 miljoner kronor. Om man till detta lägger kostnader för olika utvecklingsinsatser, Call-center samt körkortsutbildning för besiktningsspersonalen för tunga fordon skulle underskottet uppgå till 90 miljoner kronor. Tillsammans med underskottet i verksamheten 1999 beräknades soliditeten uppgå till ca 25 procent vid utgången av år 2000.

Styrelsen hade tidigare ställt sig bakom att soliditeten skulle minskas till 35 procent. Förslag till åtgärder som medför en soliditet på 25 procent hade inte heller avvisats. Detta tolkades av Bilprovningens tidigare ledning som att denna soliditetsnivå skulle kunna vara utgångspunkt för styrelsens beslut.

Underskottet för 1999 och 2000 uppstår enligt Bilprovningens tidigare ledning som en följd av att självkostnadsbaserade avgifter inte tillämpas. Bilprovningen har också pekat på att snittpriset för personbilsbesiktning i Norge, Danmark och Finland ligger på ca 350 kr. Om Bilprovningen tillämpat en självkostnadsbaserad prissättning skulle avgiften varit 250 kr år 2000.

Styrelsen avvisade förslaget till budget för 2000 och krävde ett nytt förslag som skulle visa 0-resultat.

Den nya budgeten för 2000 innehåller besparingar i den centrala verksamheten och de centrala fältrelaterade kostnaderna som avser en rad utveckl-

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

ingsinsatser bl.a. avseende besiktningsmetoder, fastighetsunderhåll, utbildning, IT, m.m. Utvecklingsinsatserna dras ned till ett minimum. Enbart insatser som har direkt koppling till effektiviseringsarbetet görs.

Produktiviteten i besiktningsverksamheten beräknas öka under 2000 vilket innebär att rörelsemarginalen reellt förbättras med tre procentenheter.

En besparing görs genom att personal som berörs av effektivisering av bokning, administration och inskrivning sägs upp senast den 1 februari. Effektivisering av bokning, administration och inskrivning beräknas på helårsbasis kunna ge kostnadsminskningar på 40 miljoner kronor och för 2000 bedömdes besparingen uppgå till 18 miljoner kronor. (I augusti 2000 bedömdes dock att denna besparing inte kommer att realiseras under år 2000.) Samtidigt tillkommer kostnader för bokning på callcenter med 20 miljoner kronor. I takt med att bokning via Internet och talsvar successivt tar över kommer denna kostnad att sjunka. Det nya bokningssystemet innebär att varje distrikt under distriktschefen har en bokningsansvarig. Denne är ansvarig för att bokning och planering fungerar i distriktet. Bokningsresurser är callcenter, talsvar och Internet. Den bokningsansvarige svarar dessutom för större kunder och bokning av registreringsbesiktningar. Inskrivningen flyttas ut i hall.

Enligt uppgift från Bilprovningen i slutet av augusti 2000 beräknas underskottet för 2000 uppgå till 95 miljoner kronor, exklusive återbäring från SPP. Olika möjligheter undersöks när det gäller att minska Bilprovningens kostnader. Samtidigt har besparingskraven minskats något så att utbildningar och utvecklingsinsatser som bedöms nödvändiga för att upprätthålla besiktningskvaliteten kan genomföras. Bilprovningens nuvarande ledning bedömer att resultatet även 2001 kommer att bli negativt om inte besiktningsavgifterna höjs.

#### 2.1.4 Ny ledning för Bilprovningen

Den 26 april 2000 lämnade Per Egon Johansson sitt uppdrag som VD för AB Svensk Bilprovning. Enligt ett pressmeddelande från Bilprovningen var orsaken till avgången att styrelsen ändrat inriktning på verksamheten, gentemot de förutsättningar som han tillträdde på 1995. När Per Egon Johansson anställdes förväntades att bolaget skulle konkurreras ut och att verksamheten skulle utvidgas såväl internationellt som nationellt. Styrelsen hade nu, enligt pressmeddelandet, beslutat att koncentrera sig på kärnverksamheten.

## 2.2 Bilprovningens mål och målpuppfyllelse

Ett syfte med revisorenas granskning är att följa upp hur Bilprovningen arbetar med den interna effektiviteten. Därför redovisas i detta avsnitt de verksamhetsmål och avkastningskrav som fastställts av bolagsstämman. Därefter redovisas de mål, ”Bilprovningens Femklövermål”, som varje år fastställs av styrelsen i bolagets affärsplan. Målen för år 2000 jämförs med målen för 1999 och utfallet för 1999 jämförs med utfallet för 1998.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 2.2.1 Ägardirektiv med verksamhetsmål och avkastningskrav

AB Svensk Bilprovningens bolagsstämma den 8 juni 1998 fastställde övergripande mål och strategi samt verksamhetsmål för företaget. De övergripande målen anges vara:

Trafiksäkerhet

Målet är att minska antalet olyckor som sker på grund av fordonstekniska fel och minska omfattningen av skadorna vid trafikolyckor.

Miljö

Målet är att minska fordonsparkens miljöpåverkan genom att tillse att fastställda gränsvärden för utsläpp inte överskrids.

Fordonsekonomi

Målet är att förbättra fordonsekonomin för individ och samhälle genom att höja den tekniska standarden på fordonsparken.

Bolagets ekonomi

Den ekonomiska målsättningen för verksamheten skall vara långsiktig ut hållighet, effektivitet och finansiell styrka.

Den övergripande strategin är att de övergripande målen ska uppnås genom besiktningens verksamhet, information, kunskapsöverföring och därtill hörande tjänster.

Verksamhetsmålen uttrycks dels i mål, dels i hur de ska uppnås och i vilka termer uppföljningen ska göras. Verksamhetsmålen översätts och formuleras årligen i fem mål som ingår i *Femklövern*, som är företagets system för målstyrning. Nedan redovisas de verksamhetsmål som fastställdes av bolagsstämman 1998. Femklövermålen fastställs i affärsplanen och redovisas i nästa avsnitt.

### Kunderna

Målet är att andelen nöjda kunder ska öka. Det ska uppnås genom att erbjuda besiktningstider inom 15 dagar, god tillgänglighet på telefon samt öppettider som svarar mot kundernas önskemål.

*Uppföljning:*

Kundnöjdhetsindex

Mål: 88 procent, vilket mäts årsvis.

Väntetid

Delmål: andel stationer över 15 dagar, vilket mäts månadsvis.

### Medarbetarna

Målet är att välbefinnandet hos medarbetarna ska öka. Det ska uppnås genom att erbjuda arbeten som ger tillfredsställelse, motivation, kompetensutnyttjande samt personlig och yrkesmässig utveckling.

*Uppföljning:*

Medarbetarklimat

Mål: 5,5, vilket mäts årsvis på en skala från 1 till 7.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

### Nya affärer

Målet är att utveckla verksamheten i dotterbolagen för att kunskap och utveckling från den konkurrensutsatta verksamheten ska komma monopolverksamheten till godo. Det ska uppnås genom att utveckla nya produkter och tjänster som kompletterar och utvecklar monopolverksamheten och förhöjer kundupplevelsen av Bilprovningen.

#### *Uppföljning:*

Avkastning på eget kapital

Mål: 10 procent på tre års sikt, vilket ska mätas årsvis.

Tillväxt

Mål: 5 procent av moderbolagets omsättning/ dotterbolag, vilket mäts årsvis och kvartalsvis

Effekter på monopolverksamheten

Mål: kvalitativ beskrivning av effekter på *Femklövern* som genereras i monopolet p.g.a. Nya affärer. Mäts årsvis.

### Resultatet

Målet är att kostnaden för de olika förrättningarna ska minska i reala termer, justerat för förändringar i besiktningssystem, tekniskt utvecklingsbehov, kund- samt medarbetarkrav. Det ska uppnås genom att med god styrning, enligt affärsplan och styrmödel, och decentraliserat ledarskap driva verksamheten effektivt och tillvarata alla möjligheter till förbättringar.

#### *Uppföljning:*

Resultat efter finansnetto

Mål: resultatet ska värdesäkra förmögenheten (ska motsvara föregående års KPI förändring \* JEK = 0,9 % \* 492 mkr = 4 mkr [1997 års balansräkning]). Mäts årsvis och månadsvis.

Produktivitet

Delmål: förbättrad produktivitet justerat för ändringar i besiktningssystem. Mäts månadsvis. (Bolagsstämman beslöt att ytterligare ett produktivitetmått ska utarbetas för att senare fastställas i styrelsen.)

### Teknisk kvalitet

Målet är att Bilprovningen ska ha lika hög kvalitet på sina tjänster oavsett var i landet man besöker företaget. Det ska uppnås genom att driva ett processorienterat kvalitetsarbete med ständig förbättring som mål.

#### *Uppföljning:*

Kvalitetsuppföljning

Mål: 18 poäng (av 22 möjliga), vilket mäts årsvis och kvartalsvis. Poängen baseras på jämn kvalitet och aktiviteter inom området teknisk kvalitet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 2.2.2 Affärsplanen för åren 2000 – 2002 med Femklövermål

Bilprovningens styrelse fastställde i december 1999 en affärsplan för åren 2000–2002. Affärsplanen innehåller vision, affärsidé, strategi och mål. Nedan redovisas de fem mål som då fastställdes. Hösten 2000 har dock Bilprovningen i praktiken enbart fyra Femklövermål. Bilprovningens ledning har gett direktiv om att organisationen inte ska arbeta med Nya affärer så länge köerna till besiktningen överstiger 15 dagar.

*Bilprovningens vision formuleras på detta sätt:*

”Vi ska vara bilägarnas naturliga mötesplats. Genom information, kunskap och obligatoriska kontroller ska vi aktivt verka för att spara människoliv, miljö och pengar.”

*Affärsidén formuleras enligt följande:*

”Bilprovningen är ett professionellt och opartiskt informations- och kunskapsföretag. I samhällets och bilägarnas tjänst arbetar vi för att spara människoliv, miljö och pengar. Det sker genom vår kärnverksamhet och andra tester, rådgivning och IT-baserade informationstjänster.

Genom engagerade och stolta medarbetare ska vi leda utvecklingen i branschen genom de främsta och effektivaste fordonstekniska testmetoderna och IT-systemen samt genom djup och bred fordonsteknisk kunskap.

Sverige är vår bas och hemmamarknad. Vi är en aktiv aktör i vårt närområde och erbjuder våra tjänster i övriga världen.”

I affärsplanen anges de s.k. femklövermålen för år 2000:

Kunderna	86 % nöjda kunder
Medarbetarna	5,2 i välbefinnande på sjugradig skala
Nya affärer	5 % i omsättning av kärnverksamheten
Resultatet	25% i rörelsemarginal i fältverksamheten (exkl. div. fastighetskostnader)
Tekniska kvaliteten	19 poäng enligt upplagt kvalitetsprogram

Om utfallet för *Femklövern* 1999 jämförs med 1998 så har utfallet försämrats något mellan åren. I tabellen nedan framgår utfall för Femklövern 1998 och 1999. Som jämförelse finns även målen för åren 1998, 1999 och 2000:

**Tabell 2.2 Utfall och mål för Femklövern**

	<i>Mål</i> <i>1998</i>	<i>Utfall</i> <i>1998</i>	<i>Mål</i> <i>1999</i>	<i>Utfall</i> <i>1999</i>	<i>Mål</i> <i>2000</i>
Kunderna	88 %	88 %	88 %	85 %	86 %
Medarbetarna	5,1	4,9	5,2	3,8	5,2
Nya affärer	5 %	5 %	6 %	4 %	5 %
Resultatet	26 %	18 %	24 %	20,5 %	25 %
Tekniska kvaliteten	18 poäng	19 poäng	19 poäng	18 poäng	19 poäng

Källa: AB Svensk Bilprovning

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .

Bilaga 1

Två gånger per år görs mätningar av hur nöjda kunderna är med Bilprovningen. Mätningen utförs av TEMO som ringer upp ca 17 000 kunder årligen. Frågorna rör tillgänglighet, väntetider, Bilprovningens medarbetare, lokalerna, information och Bilprovningen som företag. Kunderna har även gett stationerna förbättringsförslag. Kunderna sätter betyg på en skala från 1 till 5 och det behövs 4–5 för att kunden ska anses nöjd. Stationernas individuella resultat ligger mellan 74 och 99 procent nöjda kunder. Målet för hela landet har sänkts från 88 till 86 procent från 1999 till 2000. Utfallet för kundnöjdhet 1998 och 1999 baseras på mätningar i januari 1999 respektive januari 2000. Försämringen förklaras av längre väntetider för kontrollbesiktningen. Den övervägande delen av kunderna är trots denna försämring nöjda med besöket hos Bilprovningen. Olika företags imagevärde har också undersökts genom frågor till allmänheten. AB Svensk Bilprovning ligger mycket högt jämfört med andra stora företag och myndigheter i attitydundersökningar som gjorts av både TEMO och SIFO.

Välbefinnandet hos medarbetarna undersöks genom en enkät till alla medarbetare under januari månad. Enkäten omfattar frågor kring arbetsklimat, välbefinnande, utvärdering av närmaste chef, psykosocial och fysisk arbetsmiljö. Medarbetarenkäten har utformats av experter från Stockholms universitet. Resultatet mäts på en skala från 1 till 7. Målet för välbefinnandet hos medarbetarna är 5,2 poäng. Enligt årsredovisningen 1998 uppmättes välbefinnandet till 4,9. Förändringen till 3,8 år 1999 är en kraftig försämring som enligt årsredovisningen 1999 förklaras av oro och turbulens i samband med organisationsförändringar, den pågående avvecklingen av kontorister samt införande av flera IT-baserade verksamhetssystem under året. Åtgärder har vidtagits för att återigen förbättra klimat och välbefinnande i företaget.

Målet för försäljningen av konkurrensutsatta produkter s.k. Nya affärer har sänkts från 6 procent år 1999 till 5 procent av omsättningen för år 2000. Av den förra affärsplanen, för 1999-2001, framgick att AB Svensk Bilprovning hade stora ambitioner när det gällde att expandera den konkurrensutsatta verksamheten. I den förra affärsplanen presenterades också en vision. I den beskrevs de obligatoriska kontrollbesiktningarna som Bilprovningens kärnafär. Visionen var inte att stanna där utan att tillvarata Bilprovningens ”stora erfarenhet och utveckla produkter och tjänster som möter och överträffar alla krav våra kunder kan ställa på oss. Nu och i framtiden. I Sverige och utomlands.”

Omsättningen för de konkurrensutsatta produkterna, Nya affärer, uppgick 1998 till knappt fem procent av omsättningen i monopolverksamheten, vilket var en ökning med två procentenheter i förhållande till 1997. Enligt den förra affärsplanen var det ett mål att försäljning av konkurrensutsatta frivilliga produkter skulle uppgå till 12 procent av omsättningen i den obligatoriska delen. År 2001 skulle 10 procent nås. Bilprovningen bedömde att monopolprodukterna under de närmaste åren skulle ligga på en jämn nivå som något översteg 1998 års volymer. ”Det innebär att enda vägen till expansion och den bästa vägen till förbättrad produktivitet går genom en ökad satsning på nya affärer.”

Det fanns, enligt Bilprovningen, flera andra motiv till satsningen på Nya affärer än de rent kommersiella. De bidrar till förbättrad trafiksäkerhet, miljö

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



och fordonsekonomi. Arbetet med nya produkter och tjänster skapar också dynamik och utveckling i företaget med nya och spännande arbetsuppgifter för medarbetarna.

Bilprovningens ledning och styrelse har dock under våren 2000 tydligt markerat att kärnverksamheten ska prioriteras och uppmärksamheten kring Nya affärer och framtida expansion av den verksamheten har tonats ned. Stationerna har fått direktiv om att inte arbeta med Nya affärer så länge väntetiderna överstiger 15 dagar.

Bilprovningstationernas resultat mäts i deras rörelsemarginal, som också är det mått som styr den operativa verksamheten. Rörelsemarginalen är resultatet efter samtliga kostnader (utom hyran) i relation till omsättningen. Rörelsemarginalen varierar betydligt mellan olika stationer. Det finns stationer med en rörelsemarginal över 30 procent samtidigt som det också finns stationer med negativt resultat. År 1999 var målet för stationernas rörelsemarginal 20, 24 respektive 26 procent beroende på stationernas omsättning, vilket ger ett genomsnitt på 24 procent. År 2000 anges enbart 25 procent som ett snitt. I årsredovisningen för 1998 redovisades ett produktivetsmått som utfall för området resultat i Femklöver. I årsredovisningen för 1999 redovisas inte någon snittsiffra för stationernas rörelsemarginal. Däremot finns en sammanställning för Femklöver enligt vilken medel- respektive median-distriktet har 20 respektive 21 procent i rörelsemarginal.

Bilprovningens modell för att mäta kvaliteten i besiktningensarbete beskrivs utförligare i nästa avsnitt. Under 1999 har innehållet i kvalitetsmätningen förändrats vilket medfört att den blivit svårare. Under 1999 har också ett nytt besiktningensprogram införts vilket kan ha påverkat kvalitetsmätningen. Enligt Bilprovningen har den tekniska kvaliteten egentligen förbättrats under året. Undantaget är några distrikt som har haft vakanta chefsbefattningar. Målet för teknisk kvalitet är 19 poäng båda åren.

Sammanfattningsvis har Bilprovningens måluppfyllelse försämrats under 1999. Bilprovningen uppger att den tekniska kvaliteten egentligen förbättrats vilket måste tolkas som att målet uppnåts. Övriga fyra av de fem målen uppnåddes inte 1999. Andelen nöjda kunder har minskat något, även om de allra flesta ändå är nöjda med besöket hos Bilprovningen. Välbefinnandet hos medarbetarna har försämrats mycket kraftigt. Resultatet för den genomsnittliga stationen ligger under målet för rörelsemarginalen. Försäljningen inom Nya affärer blev 4 procent av omsättningen 1999, vilket är två procentenheter lägre än målet.

### 2.2.3 Skillnader över landet

Femklövermodellen används inom Bilprovningen för att driva ett långsiktigt förändringsarbete och för att driva verksamheten mot uppsatta mål. Modellen innehåller ett tävlingsmoment där bästa distrikt uppmärksammas. Resultaten från "Femklöver-SM" har även varit underlag för förhandlingar om eventuell bonus men detta inslag har slopats.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

De slutliga resultaten från Femklöver-SM 1999 sammanställs enbart på distriktsnivå. Nedan framgår spridningen mellan de lägsta och de högsta resultaten från de 31 distrikten.

Kunden	74–91 %
Medarbetarna	2,6–5,1 poäng
Nya affärer	1,8–6,9 %
Resultat	4,2–25,2 %
Teknisk kvalitet	12,7–20,1 poäng

Det finns stora skillnader över landet när det gäller stationernas resultat för de fem målen. När resultaten från 175 stationer vägs samman till resultat från 31 distrikt utjämnas resultaten något.

Det finns ingen samlad sammanställning för 1999 av stationernas slutliga resultat för Femklöver-SM. Vid huvudkontoret har olika chefer ansvar för olika Femklöverområden och för eventuella åtgärder med anledning av utfallen. Den kvalitetsansvarige vid huvudkontoret ansvarar för Femklöver-SM och sammanställning av resultaten på distriktsnivå.

Ingen samlad och systematisk analys av utfallen görs inom bolaget. Enligt Bilprovningens huvudkontor finns inget tydligt samband mellan hur väl olika stationer lyckas uppnå de olika målen. Det verkar således inte vara så att de olika målen förstärker varandra. Det finns dock ett signifikant positivt samband mellan medarbetarmålet och övriga målområden. Medarbetarmålet ger det mest positiva bidraget till resultatet.

Resultatet mätt i stationernas rörelsemarginal är ett område där det finns stora skillnader över landet. Kravet på att erbjuda god tillgänglighet finns bl.a. uttryckt i bolagsordningen. AB Svensk Bilprovning har en policy för etablering av bilprovningens verksamhet. Enligt etableringspolicyn bör den samhällsekonomiska besparingen ligga minst på samma nivå som företagets merkostnader för etableringen. Varje år inkommer ansökningar till Bilprovningen om att en station ska etableras i kommunen. Bilprovningen anser dock att man har en god täckning i landet och inga planer finns för närvarande på att etablera verksamhet på nya orter.

Bilprovningen för diskussioner med åkeribranschen om tillgängligheten för tunga fordon. I samband med att metoderna för bromskontroller på tunga fordon ska förbättras behövs nyinvesteringar på många stationer. Bilprovningen överväger att inte göra nyinvesteringar på stationer med litet underlag. I stället kan kontroller av tunga fordon göras längs större trafikleder som fordonen ändå trafikerar. Detta ska kombineras med bättre service och utökade öppettider.

Bilprovningen upprätthåller service i glesbygd i huvudsak genom s.k. besöksstationer. De är enbart bemannade ett par dagar i veckan. Personal från en s.k. moderstation arbetar då på besöksstationen. Besöksstationerna redovisar ett ekonomiskt överskott eftersom personalkostnaderna belastar moderstationen. Dessa stationer i sin tur redovisar ett något sämre resultat än vad som verkligen är fallet, eftersom en del av intäkterna bokförs på ett antal

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

besöksstationer. Enligt preliminära utfallssiffror för 1999 redovisade tio stationer en negativ rörelsemarginal. Detta kan i viss mån kompenseras av att ett antal besöksstationer redovisar mycket hög rörelsemarginal. Bilprovningen har inte sammanställt vad de sammanlagda resultaten blir för moderstationer inklusive besöksstationer. Från 1999 redovisas alla resultat enbart på distriktsnivå. Det innebär att sämre resultat utjämnas. Inget distrikt redovisar negativ rörelsemarginal. Norra Norrbotten ligger lägst med 4 procent. Därefter kommer Jämtland–Härjedalen med 12 procent, följt av Västerbotten och Södra Skåne med 13 procent. Ett syfte med den nya organisationen är att den ska medföra ett effektivare resursutnyttjande och förbättrad ekonomi.

#### 2.2.4 Arbetsproduktiviteten

Arbetsproduktiviteten vid bilprovningstationerna är ytterligare ett nyckeltal som tas fram inom Bilprovningen. Produktiviteten redovisas i form av två mått.

- 1) Produktiviteten ”räknat på all personal” är ett mått som visar antal förrättningar per arbetade persondagar för all personal vid stationerna.
- 2) Produktiviteten ”räknat på besiktningstid” visar antal besiktningar per besiktningstid.

Produktiviteten är bättre ju högre kvoten är.

Enligt årsredovisningen har produktiviteten räknat på all personal ökat från 12,8 år 1998 till 13 år 1999. Det nationella resultatet har viktats för att ta hänsyn till att olika förrättningar tar olika lång tid. (Utan viktning är genomsnittssiffran för hela landet 13,99.)

Skillnaderna mellan stationerna är stora och har inte samband med stationernas storlek. Nedan redovisas några exempel på spridning. Sannolikt är organisatoriska frågor, ledning, motivation hos medarbetarna, lokalernas utformning och sammansättningen av stationernas förrättningar de viktigaste förklaringarna.

De 25 största bilprovningstationerna, med en volym över 60 000 besiktningar år 1999, uppvisar stora skillnader i arbetsproduktiviteten. Spridningen bland dessa stationer är från 19,6 hos den station som ligger högst till 11,3 hos den som ligger lägst. Sju av stationerna ligger över 15. Sex av stationerna ligger under 13.

Medianstationen hos Bilprovningen gör ca 25 000 besiktningar per år. Bland stationer med volymer mellan 23 000 och 27 000 varierar produktiviteten mellan 12,1 och 15,3.

Några av de minsta stationerna hos Bilprovningen är s.k. besöksstationer utan egen fast personal. De används mest till efterkontroller. Bland de minsta ordinarie stationerna med volymer kring 10 000 eller mindre är också variationerna stora, från drygt 10 till nära 18.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

**Tabell 2.3 Antal besiktningar och anställda samt produktivitet**

Besiktningar i miljoner	1984	1989	1994	1996	1997	1998	1999
Antal besiktningar	4,23	5,10	5,05	5,35	5,69	5,33	5,38
Antal anställda	2153	2414	1854	2001	2135	2237	2224
Produktivitet			12,4	12,6	12,9	12,8	13,0

(Produktivitetmättet viktade besiktningar per arbetade persondagar fanns inte före 1993.)

Källa: AB Svensk Bilprovning

Från 1984 till 1989 ökade antalet besiktningar med 19 procent samtidigt som antalet anställda ökade med 12 procent. I början av 1990-talet gjordes kraftiga rationaliseringar i företaget. Från 1989 till 1994 minskade antalet anställda med 560 personer samtidigt som antalet besiktningar låg på ungefär samma nivå. Från 1994 till 1997 ökade antalet besiktningar kraftigt. Efter den personalminskning som hade genomförts fick bolaget problem med att hantera den ökade volymen besiktningar. Det medförde också långa väntetider för fordonsägarna, vilket ytterligare beskrivs i nästa avsnitt. Beslut togs om att utöka antalet anställda. År 1997 rekryterades 162 nya medarbetare till företaget.

Förändringen i produktivitet har också påverkats av att ett nytt besiktningssystem, som infördes den 1 februari 1997, medförde helt nya kontrollpunkter. Besiktningssystem 97 innebar att tidsåtgången totalt ökade med 6,3 procent jämfört med det tidigare besiktningssystemet.

Skälet till produktivitetssnedgången 1998 var att man ökade antalet anställda något relativt volymen besiktningar för att kunna möta topparna under vår och sommar. Bemanningen utökades med 60 tjänster. År 1998 hade Bilprovningen en viss överkapacitet till följd av att besiktningens volym minskade med 6 procent jämfört med föregående år. Det var en följd av att första inställelsestidpunkt för personbilar försköts ett år från 1998.

Ökningen i produktivitet mellan 1998 och 1999 beror delvis på att volymen besiktningar blev något fler under 1999 till följd av att man 1999 fick in en extra årgång till besiktning.

Produktivitet ingår inte i Femklövern. Bilprovningen har inte något kvantifierat mål för området produktivitet. Däremot finns ett delmål inom området resultat, att produktiviteten ska förbättras justerat för ändringar i besiktningssystemet. Det görs heller inga systematiska jämförelser mellan stationerna för att dra nytta av goda erfarenheter och med dessa som underlag försöka förbättra produktiviteten hos stationer som ligger sämre till.

### 2.2.5 Väntetider

Ett av delmålen bland Bilprovningens verksamhetsmål är att väntetiden för besiktning ska uppgå till högst 15 dagar. Hur snabbt det går att få en tid för besiktning är väsentligt för fordonsägarna. Det spelar stor roll för vilket intryck fordonsägarna får av företaget. För många, särskilt för yrkestrafiken, kan det få mycket negativa följder om det inte går att få tid för besiktning. Enligt Bilprovningen gör man dock allt för att de som kontaktat Bilprovning-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

### Bilaga 1

en i tid inte ska drabbas av att fordonet beläggs med körförbud till följd av att man inte fått tid för besiktning.

Efterfrågan på besiktningstid är alltid större under våren än under övriga tider på året. Det beror dels på att fordonsägare med slutsiffrorna 0–2, som har inställesemånad december–februari, oftast kommer in sent till kontrollbesiktningen, dels att vissa fordon som är avställda samt husvagnar och motorcyklar ofta kontrollbesiktigas inför sommaren. Ökad privatimport har också bidragit till kösituationen våren 2000. Att fordon med slutsiffrorna 0–2 ofta besiktigas sent uppges bero dels på att fordonsägarna är upptagna med annat runt årsskiftet och dess många helgdagar, dels att det helt enkelt är mindre bekvämt att åtgärda fordonen under vintermånaderna.

Bilprovningen använder två mått för att redovisa väntetider. Ett mått är den genomsnittliga väntetiden räknat på alla stationer. Det andra måttet är också ett genomsnittsvärde, där hänsyn tagits till stationens storlek mätt med besiktningens volymen. En stor stations väntetid får alltså större vikt när den viktade väntetiden för hela landet räknas fram.

I början av 1997 steg väntetiderna kraftigt hos Bilprovningen. Toppen nåddes under veckorna 11–12 då den viktade väntetiden uppgick till omkring 40 dagar. AB Svensk Bilprovningens ledning beslutade att ytterligare besiktningmän skulle anställas för att korta väntetiderna. Väntetiderna sjönk kraftigt under våren 1997 och var efter sommaren under 15 dagar. Den viktade väntetiden för hela landet har därefter understigit 15 dagar, även om det funnits regionala variationer. Under oktober–november 1999 började väntetiderna åter stiga. En bidragande orsak var den eftersläpning som orsakades av förändringar i datasystemen. Det berodde dels på att ett nytt besiktningssystem infördes och att problem uppstod med förbindelserna mellan handdatorerna och Vägverkets databas FAD, dels anpassning till millennieskiftet.

Under våren 2000 accelererade problemen. En allmän oro i företaget med minskat välbefinnande hos medarbetarna bidrog till situationen. Ett ökat antal registreringsbesiktningar av importerade fordon bidrog också till att förlänga köerna. I april 2000 var den viktade väntetiden ca 25 dagar och i mitten av maj 31 dagar. De längsta väntetiderna fanns i region syd med i genomsnitt 35 dagar. I region nord var den viktade väntetiden 26 dagar. Det fanns stora variationer även inom regionerna. I region syd fanns ett stort antal stationer med 50 dagars väntetid och mer.

I slutet av augusti 2000 var väntetiden i genomsnitt 19 dagar, vilket kan jämföras med 11 dagar vid samma tid 1999. Det är normalt att väntetiderna minskar betydligt i augusti om man jämför med vårmånaderna. Fortfarande ligger region syd sämre till med 23 dagars väntetid jämfört med 15 i region nord. Det finns dock bilprovningstationer som inte har någon väntetid alls. Det finns också enstaka stationer med väntetider mellan 40 och 60 dagar.

Enligt Bilregistret har köerna under våren inte medfört att efterfrågan på efterkontroller hos auktoriserade verkstäder ökat.

I ett brev till näringsminister Björn Rosengren den 10 maj 2000 skriver Bilprovningens vd Hans Tivéus att väntetidsläget i vissa delar av landet är helt oacceptabelt. Han beskriver också vad Bilprovningen gör för att lösa problemen. Öppettiderna har förlängts genom ökat övertidsuttag. Ny personal har rekryterats och utbildats. Pooler med besiktningstekniker som kan

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

förflytta sig mellan stationerna har införts på vissa håll och planeras på andra. Vidare beskrivs olika åtgärder för att förbättra bokningssystemet.

I brevet förklaras också varför det alltid är köer på våren. Förklaringen uppges ligga i systemet för att kalla fordonen till besiktning. Kapaciteten under höst- och vintermånaderna är fullt tillräcklig, medan det under våren råder brist på såväl lokaler som besiktningsspersonal.

I brevet meddelar Bilprovningen att man tillsammans med Vägverket ser över det slutsiffersystem som styr tiden för besiktning. För att nå en jämnare belastning övervägs om ett sätt kan vara att vid registrering av fordon tilldela färre nummer som slutar på exempelvis 2, 3 och 4.

Det finns inte något särskilt uppdrag till Vägverket eller Bilprovningen att utreda detta. Däremot övervägs dessa frågor inom ramen för utredningen Översyn av bestämmelserna inom fordonsområdet m.m. (dir. 1999:66). Utredningens resultat ska redovisas den 31 december 2000.

Vägverket lämnade den 28 januari 1998 ett förslag till regeringen om att överväga en ändring i fordonskungörelsen som gör det möjligt att utforma ett nytt inställesystem för kontrollbesiktning. I det nya systemet skulle slutsiffran i registreringsnumret inte längre styra tidpunkten för när besiktningen ska göras. Vägverket föreslog ett premieringssystem som innebär att tiden till nästa besiktning kan förlängas till att bli mer än ett år om fordonet är felfritt vid kontrollbesiktningen.

### 2.3 Internationella jämförelser

I regeringens budgetförslag för 1997 (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22) ingick förslaget om organisationen av den periodiska fordonskontrollen. Regeringen föreslog att AB Svensk Bilprovningens monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas. Regeringen betonade att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningens verksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Effektiviteten i hela verksamheten bör årligen jämföras med andra besiktningföretag och med motsvarigheter i andra länder. I de ägardirektiv som antogs av bolagsstämman i juni 1998 ingår också att en sådan jämförelse ska göras.

Under 1998 genomförde konsultfirman Grufman Reje på Bilprovningens uppdrag en effektivitetsjämförelse med några utländska motsvarigheter. Resultatet presenterades i en serie overheadbilder med rubriken "Benchmarking Bilprovningen mot bilprovningarna i Tyskland, Belgien och Finland samt verkstäder i Sverige". Därefter har inga nya initiativ tagits till jämförelser.

En svaghet med den metod som konsultfirman använde vid effektivitetsmätningen var att den inkluderar priset, genom att mäta intjäningsförmåga per resursinsats. Detta innebär bl.a. att med detta mått skulle effektiviteten stiga om priset på besiktningen höjdes. Det är mer relevant att följa produktivitetens utvecklingen. Nedan refereras delar av materialet i undersökningen med tonvikt på produktivitet.

Konsultfirmans studie koncentrerar sig på företagens ekonomiska effektivitet och produktiviteten i inspektionshallarna. Utöver Bilprovningen ingår ett belgiskt, ett tyskt och ett finskt företag.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Bilprovningen utförde flest kontrollbesiktningar per år (1996), drygt fem miljoner. Belgiska GOCA utförde nära fem miljoner besiktningar, tyska TÜV drygt fyra miljoner och finska SAUK knappt två miljoner.

En genomsnittlig station hos GOCA genomförde 1996 nära 72 000 besiktningar, vilket är mer än dubbelt så många som en genomsnittlig station hos Bilprovningen. Samtidigt gjorde den genomsnittliga stationen hos Bilprovningen nästan dubbelt så många besiktningar som en station hos de båda övriga företagen.

Företagens produktivitet mäts som antal besiktningar per besiktningsman, per anställd och per hall. Tillsammans visar detta enligt studien att Bilprovningen hade den näst högsta produktiviteten bland de fyra företagen.

En jämförelse mellan företagens effektivitet visar enligt studien att GOCA är det mest effektiva företaget. Förklaringen anges vara en hög produktivitet i besiktningshallarna genom att man har stora besiktningsstationer, vilket möjliggörs av befolkningstätheten i Belgien. Bilparken är relativt ung. Samtidigt är besiktningarna mindre grundliga än i de övriga länderna.

GOCA har de största stationerna med fyra banor per station medan Bilprovningen har 3,6 banor per station. Belgiska GOCA har det minsta antalet stationer av företagen i jämförelsen med omkring 75 stycken medan tyska TÜV har flest med nära 250 stationer.

Bilprovningen har högst underkännandefrekvens med knappt 30 procent. Hos GOCA och SAUK är motsvarande siffra drygt 20 procent och hos TÜV 15 procent. Tidsåtgången vid personbilsbesiktning är störst i Sverige. Enligt undersökningen förklaras underkännandefrekvensen av hur grundlig besiktningen är samt fordonens skick. I vilket skick fordonen är förklaras i sin tur, enligt undersökningen, av ålder och klimat. Ett genomsnittsfordon i Sverige och Finland är ca 3 år äldre än i Tyskland eller Belgien.

Bilprovningen har ca 2000 anställda varav 1500, alltså 75 procent, är besiktningsmän. Andelen producerande personal är högst i GOCA med 81 procent och lägst i SAUK med 55 procent. Slutsatsen är att desto mindre icke-producerande personal som krävs för att effektivt understödja den inlämningsproduktionen, desto bättre för företagets effektivitet.

En genomsnittlig besiktningsman hos GOCA gjorde drygt 5 000 besiktningar 1996 vilket kan jämföras med drygt 3 500 hos Bilprovningen. Hos TÜV är omsättningen drygt 1,2 MSEK per besiktningsman vilket är högst i undersökningen. Samtidigt utför besiktningsmännen hos TÜV lägst antal besiktningar, drygt 2 000 per år. Om omsättningen slås ut på alla anställda ligger finska SAUK lägst med drygt 0,4 MSEK per anställd medan motsvarande siffra är drygt 0,5 MSEK hos Bilprovningen. Finska SAUK är ansvarigt för det finska bilregistret vilket anges förklara en relativt stor skillnad i omsättning beroende på om man mäter per anställd eller per besiktningsman.

Något som försvårar jämförelser mellan företagen är att de har olika produkter i sin verksamhet. Det tyska företaget gör t.ex. också körkortsprov och har annan verksamhet riktad till verkstäder samt ger konsultationer om kvalitetskontroll och processplanering. Företaget hade 1996 dubbelt så stor omsättning som Bilprovningen och 650 fler anställda. Antalet besiktningar var 4 226, vilket är nästan 1 200 färre än Bilprovningens.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Det är alltså mycket svårt att dra slutsatser av ekonomiska jämförelser. En förutsättning är att besiktningens verksamhetens kostnader och intäkter avgränsas och skiljs ut från företagets övriga produktion.

GOCA har störst intäkter per station, men skillnaden är inte lika stor som för antalet besiktningar. Det beror på att priset för en besiktning är lågt inom GOCA, samtidigt som besiktningen i Belgien är den minst grundliga av de studerade ländernas besiktningar. I Sverige och i Belgien bestäms priset för en besiktning av regeringen.

## 2.4 Kvalitetsarbete och tillsyn

### 2.4.1 Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll

Enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningorgan på fordonsområdet är Aktiebolaget Svensk Bilprovning besiktningorgan för besiktning av motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar. Bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon finns i fordonskungörelsen (1972:595). Vägverket beslutar om föreskrifter.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över verksamhet som avses i lagen (1994:2043) eller i de föreskrifter som meddelas med stöd av den. SWEDAC har rätt att hos dem som omfattas av tillsynen få tillträde till lokaler samt upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Med ackreditering avses en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. För att SWEDAC ska kunna ackreditera ett kontrollorgan måste verksamheten först utvärderas för att säkerställa att kraven som SWEDAC publicerar i sina föreskrifter är uppfyllda. I föreskrifterna finns krav som baseras på europeiska och internationellt harmoniserade standarder, framför allt EN 45 000-serien.

Eftersom AB Svensk Bilprovning enligt lag har ensamrätt att utföra kontrollbesiktning av motorfordon m.m. behöver bolaget inte ackrediteras för denna del av verksamheten. Däremot fick Bilprovningen 1996 en s.k. kompetensbekräftelse av SWEDAC vilket i praktiken motsvarar en ackreditering. I ett slutomdöme skrev SWEDAC 1996 att Bilprovningen ”på ett mycket imponerande sätt lyckats införa det nya kvalitetssystemet”. AB Svensk Bilprovning är även ett av åtta företag som ackrediterats av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) att utföra kontroll av lastbilskranar.

SWEDAC utövar ändå tillsyn över besiktningens verksamhet vid bilprovningstationerna på samma sätt som SWEDAC utövar tillsyn över andra ackrediterade verkstäder. Det som bedöms är huvudsakligen kvalitetssystem/styrning, teknisk kompetens och kontrollutrustning. SWEDAC granskar att platschefen fullgör sina skyldigheter vad gäller kvalitetskontroller, granskning av besiktningens protokoll och kontrollutrustning samt uppföljning av praktiskt besiktningensarbete. Under en femårsperiod besöker SWEDAC samtliga bilprovningstationer.

Denna verksamhet är frivillig för Bilprovningen och bolaget betalar för tillsynen. Bilprovningen tog initiativ till de frivilliga kontrollerna i ett skede

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1



då bolaget förberedde sig för konkurrens på besiktningsområdet. Bilprovningen har fortsatt med detta kvalitetssystem även efter riksdagens beslut om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen att utföra fordonskontroll.

I budgetpropositionen för 1997 (prop. 1996/97:1, utg. omr. 22) konstaterar regeringen att SWEDAC har inlett ett kompetensprövningsförfarande av Bilprovningens verksamhet som omfattar samma kravnivå som gäller för ackrediterade kontrollorgan inom det öppna systemet. Regeringen skriver i propositionen att SWEDAC:s kompetensprövning av Bilprovningens besiktningsverksamhet bör drivas vidare och utvecklas. Behållandet av monopolet innebär dock, skriver regeringen, att det inte kan bli fråga om en ackreditering inom det vanliga systemet. I samma proposition skriver regeringen att man har för avsikt att klarlägga frågor som bl.a. rör kvalitetssäkring och tillsyn, i samband med att man ser över bolagets framtida verksamhetsinriktning. Regeringen har ännu inte tagit något initiativ i denna fråga.

SWEDAC har, bl.a. i rapporten (1998-06-30) Kontrollordningar i öppna system—Uppföljning och analys 1998, framfört till regeringen att SWEDAC:s roll som tillsynsmyndighet över Svensk Bilprovning behöver klargöras. Tillsynsansvaret lider, enligt SWEDAC, av flera oklarheter till följd av föråldrad lagstiftning. SWEDAC har enligt lag ett tillsynsansvar men saknar sanktionsmöjlighet om tillsynen visar att det finns brister i verksamheten. SWEDAC kan ta ifrån en privat verkstad ackrediteringen. Bilprovningens monopol gör att den möjligheten inte finns när det gäller bilprovningsstationerna.

SWEDAC anser att ansvaret borde formuleras så att SWEDAC får samma befogenheter som gäller för ackrediterade organ. Det skulle innebära att det blev möjligt att vidta konkreta åtgärder i det fall den ackrediterade organisationen inte lever upp till de krav som ställts. Ackrediteringen eller delar av den skulle då kunna återkallas. Om en bilprovningstation mycket gravt skulle åsidosätta reglerna skulle det vara möjligt att stoppa verksamheten. Sannolikt skulle dock sådana förhållanden uppmärksammas internt. Annars saknas sådana rutiner att ackrediteringen för bolaget ändå skulle kunna ifrågasättas.

Om brister i vissa rutiner konstateras vid SWEDAC:s tillsyn görs en avvikelserapport. Rapporten kan avse brister i tillämpningen av regler hos den lokala stationen eller i Bilprovningens centrala kvalitetssystem. SWEDAC sammanställer årligen resultatet av det gångna årets tillsyn. Sammanställningen går man igenom med ansvariga inom Bilprovningen. Bilprovningen lämnar en rapport till SWEDAC om vidtagna åtgärder med anledning av de brister som påpekats av SWEDAC. Hittills har SWEDAC varje år bedömt att AB Svensk Bilprovning uppfyller kraven för kompetensbekräftelsen.

Vägverket, Bilprovningen, Rikspolisstyrelsen och SWEDAC har också ett samarbete om kontrollprogrammet för kontrollbesiktningen. Erfarenheter från arbetet i respektive organisation kan leda till att Vägverket beslutar om justeringar i kontrollprogrammet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 2.4.2 Bilprovningens interna kvalitetsarbete

Bilprovningens interna verksamhet regleras av arbetsordningen samt av övriga handböcker som förtecknas i kvalitetsmanualen. Kvalitetsuppföljningar görs genom kontinuerliga uppföljningar av resultaten från provningar och kontroller. Ett kompetensbekräftat kontrollorgan, som Bilprovningen är, måste genomföra interna kvalitetsrevisioner med regelbundna intervaller för att säkra att kvalitetssystemet tillämpas i praktiken.

I drifthandboken beskrivs arbetet med besiktningens kvalitet. Enligt handboken ska uppföljningar och aktiviteter leda till bättre kvalitet i form av minskat antal "missade fel", minskat antal felaktiga uppgifter och mer likformig kontroll och bedömning. Kvalitetsarbetet består bl.a. av:

"100-protokoll" som är en statistisk uppföljning av besiktningens, besiktningensingenjörernas respektive stationernas och distriktens besiktningensresultat. "100-protokollet" är en utfallsmätning som visar hur många fel besiktningensmän hittar på hundra bilar. Besiktningensresultat jämförs med distriktsmedelvärdet. Distriktsmedelvärdet jämförs med riksmedelvärdet för teknisk kvalitet. Syftet är att se indikationer på om besiktningensmän inte bedömer fordonsbrister på likvärdigt sätt eller inte följer kontrollplan, regler och anvisningar.

"Normering" är en praktisk övning i besiktningensverksamhet med syfte att öva förmågan att följa program/anvisningar och att bedöma fordonsbrister likartat.

"Teoretiskt test" innebär att alla besiktningensmän och besiktningensingenjörer svarar på väsentliga frågor ur kvalitetssynpunkt i ett teoretiskt test.

"Eftergranskning" innebär att ett fordon på nytt besiktigas av en kvalitetsgranskare efter avslutad besiktning i syfte att kontrollera att Bilprovningen har rätt besiktningens kvalitet. Besiktningensmannens resultat jämförs med kvalitetsgranskarens, som ofta finner fler brister än besiktningensmannen.

"Individuella uppföljningar" görs också genom att besiktningensmän och besiktningensingenjörer i praktiskt besiktningensarbete följs av en kvalitetsgranskare.

"Protokollgranskning" görs genom stickprovskontroller från utförda besiktningar.

"Stickprov registreringsbesiktningar" innebär att akterna på utförda registreringsbesiktningar kontrolleras om helt eller delvis.

"Riktad kontroll, opacitetsuppföljning" är en statistisk uppföljning av andel utförda prov på dieseldrivna personbilar.

För att rikta uppmärksamheten på kvalitetsarbetet finns inom styrmodellen Femklövern ett mål inom området teknisk kvalitet. Det innehåller fyra delmål med olika poäng. Områden som ingår är 100-protokoll, normeringsbesiktningar, teoretiskt test och stickprov registreringsbesiktningar. Ingångsvärden för 2000 är helårsresultat för 1999. Mål för 2000 är att alla distrikt ska erhålla minst 19 poäng. Årspoängen utgörs av mätningarnas medelvärde.

Testerna genomförs med olika intervall. "100-protokoll" genomförs varje kvartal och resultatet av den mätningen ingår i sammanställningen till Femklövern. Teoretiska test genomförs en gång per år. Hur ofta normeringsbesiktningar genomförs varierar mellan stationerna. Antalet genomförda nor-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

meringsbesiktningar är en faktor i resultatet för teknisk kvalitet. Individa uppföljningar kan göras som en följd av resultaten i andra mätningar och tester.

Inom bolaget finns 15–20 kvalitetsgranskare. En kvalitetsgranskare är anställd som besiktningsman på en station, men underställd chefen för teknisk kvalitet vid Bilprovningens huvudkontor i sitt arbete som kvalitetsgranskare. Kvalitetsgranskaren verkar aldrig i rollen som kvalitetsgranskare på sin egen station när det gäller de mätningar som ingår i Femklöver. Däremot kan kvalitetsgranskaren användas som stöd och i utbildningar på den egna stationen. Distriktschefen och platschefen har ansvaret för kvalitetsarbetet i sitt distrikt respektive på sin station och ska vid behov utse medarbetare för att genomföra olika aktiviteter. Alla medarbetare har ett ansvar att utifrån sina arbetsuppgifter medverka till att kvalitetskrav uppfylls och brister åtgärdas.

Dokumentering av uppgifter om resultat, åtgärder och aktiviteter med anknytning till besiktningskvaliteten ska samlas i en kvalitetsuppföljningspärm. Den ska hållas aktuell och vara tillgänglig för kvalitetsgranskare och interna/externa revisorer. I drifthandboken anges krav på struktur och innehåll.

Chefen för teknisk kvalitet vid Bilprovningens huvudkontor är ansvarig för att följa upp stationernas och distriktens resultat när det gäller teknisk kvalitet. Om en station eller ett distrikt redovisar ett dåligt resultat begär huvudkontoret att handlingsplaner upprättas. Om en station har dålig teknisk kvalitet kan det också leda till att en kvalitetsgranskare får göra en extra arbetsinsats på den stationen.

Sammanfattningsvis finns alltså ett väl utvecklat system för att upprätthålla kvaliteten i besiktningsarbetet och för att så långt möjligt åstadkomma likformighet i bedömningarna.

## 2.5 Bilprovningens organisation

### 2.5.1 Ny distriktsorganisation

Bilprovningens organisation har förändrats successivt under senare år. Dels har antalet regioner minskat från tio till två, dels har ett organisationsled, distrikt, tillkommit. Den senaste organisationsförändringen trädde i kraft den 1 januari 1999. Då delades stationerna in i 42 distrikt, som senare minskades till 31. Under år 2000 har några distrikt slagits samman. I augusti 2000 fanns 28 distrikt.

Syftet med den nya organisationen är enligt årsredovisningen att uppnå en ökad decentralisering, förstärka det lokala ledarskapet, skapa förutsättningar för en god och flexibel kundservice samt öka effektiviteten i verksamheten.

Viktiga motiv är också att åstadkomma en bättre samordning mellan stationerna. Förändringen förväntas bl.a. leda till:

- att variationerna i väntetider utjämnas mellan stationerna,
- bättre tillgänglighet per telefon,
- bättre information till medarbetarna,
- större möjligheter till specialisering för medarbetare och stationer,

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

- bättre resursutnyttjande och kundanpassning,
- ökad lönsamhet genom att alla stationer (särskilt de små) inte behöver ha hela produktsortimentet, genom minskade kostnader för reservkapacitet för frånvaro samt lägre administrationskostnader,
- jämnare teknisk kvalitet.

Omorganisationen innebär att platschefernas uppgifter förändras. Avsikten är att de successivt ska ägna mer av sin tid till besiktningens arbete.

Den nya organisationen har endast funnits i ett och ett halvt år. Många av de nya distriktscheferna har funnits på plats betydligt kortare tid. Det är därför alltför tidigt att säga om förändringen gett väntat resultatet. Av Bilprovningens årsredovisning framgår att det försämrade välbefinnandet hos medarbetarna bl.a. beror på oro i samband med organisationsförändringen. I Bilprovningens arbete med att minska väntetiderna har den nya organisationen bidragit till ökad flexibilitet som medför att det är lättare att omfördela resurser mellan stationerna.

### 3 Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

Bilprovningen bedriver vid sidan av det lagreglerade monopolet försäljning av ett antal tjänster där bolaget inte har monopol och där det finns eller skulle kunna finnas andra aktörer. Teoretiskt sett kan det ge samhällsekonomiska vinster om ett monopolföretag kan erbjuda produkter till låga priser. Mot detta ska vägas de samhällsekonomiska kostnaderna av konkurrensbegränsningen. Det finns även i konkurrenslagstiftningen ett förbud för företag att missbruka sin dominerande ställning genom att t.ex. använda underprissättning.

I samband med att riksdagen beslutade om fortsatt ensamrätt för Bilprovningen uttalades att en klar avgränsning ska göras av de verksamheter som bedrivs i konkurrens. Sådana verksamheter bör bedrivas i dotterbolag. Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten.

#### 3.1 Konkurrensutsatt verksamhet ska bedrivas i dotterbolag

Enligt bolagsordningen kan AB Svensk Bilprovning utöver kärnverksamheten bedriva andra aktiviteter för att främja trafiksäkerhet och miljö. Enligt konsortialavtalet ska bolaget endast i begränsad utsträckning bedriva verksamhet som ligger utanför den kontrollverksamhet som utförs med stöd av lagen, dvs. monopolverksamheten. Sådant verksamhet ska bedrivas avskilt i dotterbolag och ska vara ett komplement till monopolverksamheten.

De konkurrensutsatta produkternas priser baseras enligt Bilprovningen på en självkostnadsbaserad totalkostnad. Fördelningsnycklar har tagits fram för att fördela alla relevanta kostnader mellan koncernens olika produkter på ett korrekt sätt. En s.k. ABC-kalkyl används vid kostnadsfördelningen. De auktoriserade revisorer (från RRV och KPMG) som granskat bolagets redovis-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

ning och förvaltning har kontrollerat att Bilprovningen inte avviker från den modell man bestämt sig för att använda. Däremot har de inte granskat underlaget för fördelningsnycklarna eller tagit ställning till om de är rimliga.

Revisorernas granskning av hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten har inriktats på hur kostnaderna för de produkter som produceras i moderbolaget fördelas mellan moderbolag och dotterbolag. Granskningen har omfattat den verksamhet som redovisas i Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB), eftersom detta dotterbolags produkter produceras i moderbolaget. Vid granskningen har Riksdagens revisorer tagit del av material som Öhrlings Pricewaterhouse Coopers tagit fram i ett uppdrag från Bilprovningen att validera ABC-kalkylen.

Inledningsvis presenteras verksamheten i de fyra dotterbolagen. Den verksamhet som redovisas i Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB) beskrivs mer utförligt och presenteras sist av de fyra dotterbolagen. Därefter följer en kort beskrivning av ABC-kalkylen samt resultatet av granskningen av hur kostnadsfördelning och prissättningsfrågor hanteras. Sist i kapitlet redovisas klagomål som framförts när det gäller Bilprovningens prissättning, Konkurrensverkets synpunkter samt vad som gäller enligt konkurrenslagstiftningen.

## 3.2 Dotterbolagen

Den konkurrensutsatta verksamheten bedrivs i fyra dotterbolag, varav tre BTIAB, MTC och BIAB startades 1998. Under 1999 har ytterligare ett dotterbolag, Addict i Skellefteå AB, bildats. Den sammanlagda omsättningen i dotterbolagen 1999 uppgick till 107 miljoner kronor, vilket är 12 miljoner kronor mer än föregående år.

### 3.2.1 Motortestcenter MTC AB

Dotterbolaget Motortestcenter MTC AB är specialiserat på kostnadseffektiva system för minskade avgasemissioner och reducerad bränsleförbrukning. MTC arbetar på konsultbasis med system- och komponentutvecklingsuppdrag för industriella kunder, med certifierings- och homologeringsfrågor samt med utredningar för trafikplanerare och trafikoperatörer. Verksamheten bedrivs i anläggningar i Haninge och i Solberga.

På grundval av behoven hos kunder analyserar MTC hur gällande och föreslagna lagkrav inverkar på den optimala funktionen, konstruktionen och produktionen av förbränningsmotorer samt hur dessa faktorer påverkar systemkostnader och miljöeffekter för motorer och motorbaserade transport-system.

MTC har ett tekniskt kunnande av hög internationell klass och omfattande testresurser i moderna motor- och fordonslaboratorier. MTC:s kunder finns främst inom motorindustrin, dess underleverantörer och intressenter samt även bland offentliga myndigheter. De svenska fordonstillverkarna är stora kunder liksom Naturvårdsverket och Vägverket. MTC är godkänt provningsorgan för provning av fordonskomponenter för typprovning av bilar.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

I stort sett hela MTC:s verksamhet bedrivs i stark internationell konkurrens. Konkurrenterna är stora internationella konsultföretag.

MTC har fem affärsområden. Inom två av dessa (Engine Consultant samt Engine and Vehicle Homologation) finns inga konkurrenter i Sverige. Inom affärsområdet "Fuels and Speciality Engines" finns inhemsk konkurrens från Institutet för vatten- och luftvårdsforskning (IVL) i den del som gäller skeppsemissioner. Inom affärsområdet "Air Quality – Contract Research" bedrivs all uppdragsforskning som helt eller delvis finansieras med offentliga medel. Affärsområdet svarar för ca 30 procent av MTC:s försäljningsvolym. Inom affärsområdet finns viss inhemsk konkurrens från företaget Rototest. Inom det femte affärsområdet "Air Quality – Structural Projects" utförs utvärderingar av miljöeffekterna av alternativa trafiksystem. Kunderna finns huvudsakligen i tredje världen och verksamheten utförs på uppdrag av lokala myndigheter och internationella biståndsorgan.

Omsättningen 1999 uppgick till 52,5 miljoner kronor vilket var 5 miljoner kronor mer än föregående år. Resultatet efter avskrivningar uppgick till 3 miljoner kronor, vilket är en ökning med en miljon kronor jämfört med 1998. Medelantalet anställda under 1999 var 46 personer.

MTC redovisade negativt resultat hela första hälften av 1990-talet. Åren 1996, 1998 och 1999 har däremot MTC redovisat en vinst efter åtgärder både för att minska driftkostnaderna och öka intäkterna.

MTC, som bildades i november 1997, ingick tidigare som en division i AB Svensk Bilprovning. Under första halvåret 1998 hyrdes såväl personal som anläggningstillgångar av moderbolaget. Vid halvårsskiftet 1998 förvärvades all utrustning från moderbolaget och samtliga medarbetare anställdes i MTC. MTC köper löne- och personaladministration av moderbolaget, samt hyr en av sina anläggningar av moderbolaget. Den andra förvärvades under år 2000.

MTC är mycket specialiserat och klart avgränsat från moderbolaget. MTC besitter egen expertkunskap och är oberoende av de specialkunskaper och tekniska system som finns inom moderbolaget.

### 3.2.2 Bilprovningen International AB (BIAB)

Bilprovningen International AB:s (BIAB) affärsidé är att exportera moderbolagets kunskap, erfarenheter och system för fordonsbesiktning till länder som har behov av detta.

Under 1999 har bolaget exporterat IT-service till samarbetspartnern NAF i Norge. I Lettland är Bilprovningen delägare i företaget Scantest som nu driver tre bilprovningstationer. Det ägs tillsammans med besiktningföretaget SAUK i Finland och det lettiska företaget SIA. Beslut har tagits om ytterligare expansion. BIAB:s ägarandel är 24 procent.

Personal från BIAB har under 1999 utfört konsultuppdrag i Jordanien och Turkiet. BIAB har även deltagit i utställningsarrangemang i anslutning till Internationella Vägföreningens 21:a världskongress i Kuala Lumpur, Malaysia, samt det svenska delegationsbesöket i Sydafrika. Trots en mycket blygsam marknadsföring har, enligt årsredovisningen, BIAB kunnat notera ett stort intresse för företagets koncept och system i länder som står i begrepp att införa kontrollbesiktning.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

BIAB:s omsättning 1999 var ca 2 miljoner kronor vilket är i stort sett oförändrat jämfört med 1998. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till -0,4 miljoner kronor vilket är ett bättre resultat än 1998 då förlusten uppgick till -4 miljoner kronor.

BIAB:s verksamhet under 1999 har varit relativt begränsad. Tidigare år har bolaget tillsammans med ett av Irlands största bussbolag lämnat anbud på besiktningen av lätta fordon i Irländska republiken. Anbudet kom dock på andra plats. BIAB har också haft planer på att delta i besiktningens verksamhet i Brasilien i samarbete med en lokal partner inom ramen för en statlig koncession. För att säkerställa ett långsiktigt engagemang har regeringarna i Brasilien och Irland krävt ett ägarengagemang från utländska tekniska partners sida. Moderbolagets styrelse har dock fattat beslut om att eventuellt utländskt engagemang i framtiden ska begränsas till att gälla konsulttjänster och inte innefatta ägarintressen.

Vid AB Svensk Bilprovningens styrelsemöte i december 1999 diskuterades att ta in en delägare i BIAB. Denna ägare ska kunna skjuta till kapital i utlandssatsningar eftersom Bilprovningen inte självt får investera utan enbart sälja konsulttjänster.

Transaktionerna mellan moderbolaget och BIAB består av löner och PA-service, hyra samt intäcks- och kostnadstransaktioner. Omsättningen i BIAB är endast 2 miljoner kronor vilket är skälet till att revisorernas granskning inte omfattat detta dotterbolag. Dessutom finns inga konkurrenter i Sverige som skulle kunna drabbas av en oskälighetsprissättning.

### 3.2.3 Addict i Skellefteå AB

Våren 1999 startade verksamhet i ett fjärde dotterbolag med placering i Skellefteå. Det är ett IT-bolag där Bilprovningen äger 60 procent och IT-företaget Argentum Consulting AB 40 procent. Bolagets uppgift är att utveckla Bilprovningens IT-verksamhet. Marknaden för IT-kompetens i Stockholmsområdet är överhettad. Genom placeringen i Skellefteå har, enligt Bilprovningen, hög IT-kompetens kunnat knytas till bolaget till lägre kostnader än tidigare. Bolaget bedriver främst programvaru- och verksamhetsutveckling för Bilprovningen på distans. Bolaget har sex medarbetare. Omsättningen under 1999 var 5,4 miljoner kronor och resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick till 1,6 miljoner kronor. Dotterbolaget har inte omfattats av granskningen med hänsyn till att det är nystartat och att verksamheten ännu är relativt begränsad.

## 3.3 Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB)

I dotterbolaget Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB) redovisas all konkurrensutsatt verksamhet som bedrivs vid moderbolagets 175 bilprovningstationer. Verksamheten benämns också Nya affärer. Denna del av Bilprovningens verksamhet ökade kraftigt under 1998. Försäljningsökningen var 65 procent jämfört med 1997. Enligt årsredovisningen 1998 var orsaken till försäljningsökningen det året ett stort antal aktiviteter som lokala sälj- och informationsmöten, branschträffar och företagsbesök. Omsättningen är

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

1998 var 46 miljoner kronor och resultatet före bokslutsdispositioner och skatt 2 miljoner kronor. Omsättningen år 1999 var 47 miljoner kronor och resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick enligt årsredovisningen 1999 till 0,4 miljoner kronor. De konkurrensutsatta produkternas omsättning utgör 4 procent av omsättningen i monopolverksamheten.

Vid valideringen av ABC-kalkylen som blev klar efter bokslutet framkom att resultatet för BTIAB var negativt 1999. Dotterbolaget har därmed en skuld till moderbolaget som kommer att belasta BTIAB:s resultat år 2000.

I BTIAB redovisas både lagstyrd och frivillig ej lagstyrd verksamhet:

Testtjänster: Bildiagnosen – ett konditionstest för begagnade bilar, extra bromskontroll för tunga fordon – en frivillig kontroll i syfte att öka trafiksäkerheten, trafiksäkerhetskontroll – en frivillig besiktning av fordonet, komfortstjälmärkning, miljökontroll, m.m.

Kvalitetskontroller: Kontrollerad Bilverkstad – en kvalitetskontroll av verkstäder och skadereparationskontroller för försäkringsbolag.

Info-tjänster: Försäljning av reklamplatser vid bilprovningstationerna.

Serviceförsäljning: Tjänsten hämtservice m.m.

Varuförsäljning av tidningar, café, boken Bilar m.m.

Polis och militär: Kontroll på väg (när tekniker från Bilprovningen medverkar vid flygande inspektioner på väg) och militärfordonsbesiktning.

Lagstyrda kontroller: Bullermätning, direktimport, vägningar, kran- och lyftbesiktningar.

Efterkontrollerna är lagstyrda och konkurrensutsatta men AB Svensk Bilprovning har valt att redovisa dem i moderbolaget eftersom efterkontrollerna är en del av kärnverksamheten och priserna bestäms av regeringen.

I syfte att öka kundservicen har stationerna successivt förändrats genom att informationspunkter benämnda ”rastplatsen” har introducerats på samtliga stationer. Två pilotinstallationer av ett kundservicekoncept med butiksdelen har gjorts i Halmstad och Vara. Konceptet består av information om trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi (bl.a. i samarbete med NTF) samt ett butikssortimentet som består av bilkemiska produkter, olika s.k. bilistprylar, vissa reservdelar (som glödlampor och torkarblad), snabbmat, kalla och varma drycker, glass, godis och tidningar.

Avsikten har tidigare varit att verksamheten skulle utvärderas under år 2000. Med anledning av den nya inriktningen med en starkare koncentration på kärnverksamheten har utvärderingen inte genomförts, men verksamheten har inte avbrutits.

Före sommaren 2000 inleddes vid Bilprovningens huvudkontor ett arbete med att definiera vilka närliggande produkter som kan anses höra till kärnverksamheten. Dessa tjänster ska behållas i Bilprovningens utbud, men en diskussion förs om hur man hårdare ska kunna avskilja denna del av verk-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1



samheten, så att det under inga omständigheter kan förekomma en korssubventionering.

### 3.3.1 Marknadsposition

Bilprovningen har monopolställning på områdena periodisk motorfordonskontroll samt registrerings- och typbesiktningar. Efterkontrollerna är konkurrensutsatta och där har Bilprovningen 90 procent av marknaden, men som tidigare nämnts redovisas de inte i BTIAB. (För tunga fordon är Bilprovningens marknadsandel väsentligt lägre.) Ackrediterade verkstäder svarar för resterande del och Bilprovningen bedömer att bolagets marknadsandelar kommer att minska. På området Kontrollerad Bilverkstad har Bilprovningen drygt 90 procent av marknaden. Resten svarar Motormännens Riksförbund för. För Extra bromskontroll samt för den s.k. Bildiagnosen är marknadsandelen ca 50 procent. Konkurrenter är märkesverkstäder respektive Motormännens Testcenter AB. Även för området besiktning av fordonsmonterade kranar uppges marknadsandelen vara ca 50 procent. Konkurrenter är SAQ, Ångpanneföreningen m.fl. När det gäller vägningar har Bilprovningen en marknadsandel på ca 80 procent.

### 3.3.2 ABC-kalkylen – ett slags produktkalkyl

AB Svensk Bilprovning använder en s.k. ABC-kalkyl (Activity-Based-Costing) för bolagets produktkalkylering. ABC-kalkylen är en etablerad metod att fördela direkta och indirekta kostnader mellan olika produkter i ett företag. Både den traditionella påläggskalkylen och den aktivitetsbaserade kalkylen bygger på en självkostnadsprincip. Den innebär att samtliga kostnader i företaget ska påföras produkterna eftersom kostnaderna uppstår till följd av att företaget tillverkar och säljer produkter.

I en ABC-kalkyl uppskattar man hur omkostnaderna ska fördelas genom att kartlägga verksamheten i termer av aktiviteter som krävs för att tillverka och sälja företagets produkter. Aktivitetens kostnad fördelas i proportion till hur olika produkter har dragit nytta av eller tagit i anspråk aktivitetens tjänster. Aktiviteterna kan t.ex. vara orderhantering, lagerhantering, maskinbearbetning, kvalitetskontroll och försäljning.

Ett ABC-system består i sin enklaste form av tre komponenter: resurser (arbete, material etc.), aktiviteter och produkter (kalkylobjekt). Direkta kostnader påförs, liksom i en traditionell påläggskalkyl, direkt på olika kalkylobjekt. Indirekta kostnader eller omkostnader fördelas med hjälp av fördelningsnycklar.

## 3.4 Öhrlings validering av Bilprovningens ABC-kalkyl

Bilprovningens första ABC-modell skapades under 1995/96 som en del i Bilprovningens förberedelser för en avreglerad marknad. Under 1998 togs initiativ till en ny reviderad ABC-kalkyl som skulle använda sig av kostnader, volymer och intäkter från 1998 samt spegla den befintliga organisationen. Öhrlings har i en rapport 1999-04-21 redovisat detta projekt. Syftet var

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

att skapa en modell och ett underlag för att skilja kostnaderna för den obligatoriska verksamheten från kostnaderna för de konkurrensutsatta produkterna. Modellen skulle också kunna användas som underlag för:

- prisjustering av befintliga produkter
- prissättning av nya produkter
- strategiska beslut angående produktsortiment
- avtalsskrivande med större kunder
- interna effektivitetsförbättringar.

Bilprovningens modell kan delas in i två delar. En del motsvarar en medelstation som skapats utifrån de enskilda stationernas verksamheter. Medelstationen har skapats genom intervjuer med anställda vid nio utvalda och representativa bilprovningsstationer. Intervjuerna gjordes i olika omgångar åren 1995–1998. I den andra delen av modellen analyseras huvudkontoret och dess aktiviteter. Intervjuer har genomförts för att kartlägga vilka aktiviteter som förekommer och hur mycket tid som läggs ned på respektive aktivitet.

I Öhrlings rapport 1999-04-21 konstaterades bl.a. att:

- Produkterna kontrollbesiktning av personbilar har en positiv marginal, dvs. priset för en besiktning täcker kostnaderna, medan marginalen för lätta släp och lastbilar är negativ.
- Produkterna vägningar och kontrollerad bilverkstad har en positiv marginal, men når inte upp till beslutat marginalkrav om 25 procent.
- Bildiagnosen och Extra bromskontroll har en negativ marginal, vilket anges bero på att de inte nått upp till sin normalmarknad. Produktionskostnaden per styck blir hög under en lanseringsfas.
- Tidsfaktorerna baseras på intervjuer som gjorts vid olika tillfällen. Modellens kvalitet skulle öka om man genomför en total genomgång av samtliga tidsfaktorer per produkt. Den tid som läggs ned på försäljning av produkter är särskilt intressant att förbättra.
- Grundinformationen i företagets redovisning är bristfällig, bl.a. till följd av att man inte använder tidsredovisning för olika projekt.

Dotterbolagen MTC:s och BIAB:s kostnader är inte inkluderade i modellen med undantag för de resurser som de förbrukar ifrån moderbolaget. Kostnaderna i fråga är identifierade och fördelade till objekten MTC och BIAB.

*”Validering av AB Svensk Bilprovning ABC-kalkyl” våren 2000*

Öhrlings Pricewaterhouse Coopers har under våren 2000 på Bilprovningens uppdrag gjort en ”Validering av AB Svensk Bilprovning ABC-kalkyl”. När Riksdagens revisorer påbörjade granskningen av Bilprovningen hade bolaget nyligen givit ett uppdrag till Öhrlings att validera ABC-kalkylen. För att tillgodose revisorernas önskemål utvidgades uppdraget till Öhrlings. Utvidgningen innebar i första hand att valideringen skulle dokumenteras och redovisas tydligare än vad som tidigare planerats.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Öhrlings validering av modellen redovisades vid ett möte på AB Svensk Bilprovning den 5 maj 2000. Fyra områden framhölls inom vilka det finns skäl att utveckla och förbättra hanteringen av modellen.

**Tidsfaktorer:** De tidsfaktorer som används, dvs. beräknad tidsåtgång för olika aktiviteter, baseras på studier som genomförts under olika tidpunkter. Tidsfaktorerna är delvis föråldrade. Det skulle öka kvaliteten i modellen om man genomför en total genomgång av samtliga tidsfaktorer per produkt. Bland annat behövs en tidsfaktor för arbete i hall och en tidsfaktor för arbete utanför hall. En brist med nuvarande tidsfaktor är att den inkluderar både den tid som går åt inne i en hall och den som används utanför. Eftersom kostnaderna är högre i hallarna än utanför så är det av intresse att ha tiden uppdelad.

**Förändra redovisningen:** Grundinformationen i Bilprovningens redovisning är bristfällig inom vissa områden. Det har medfört att det inte varit möjligt att identifiera varifrån interna kostnader uppstått. Det gäller exempelvis när ett kostnadsställe använt sig av personal från ett annat kostnadsställe.

**Uppdatering av fördelningar:** En total revidering av de intervjuer som genomfördes 1995–1998 behövs för att säkerställa kvaliteten i modellen. Hur mycket en sådan revidering skulle påverka kostnaden för olika produkter kan inte uppskattas i förväg, men enskilda produkter kan komma att erhålla en högre eller lägre kostnad.

**Tunga fordon:** ABC-modellen har, sedan den första modellen skapades under 1995 och 1996, visat att kostnaderna för de tyngre fordonen är betydligt högre än de priser som Bilprovningen använder. Eftersom dessa produkter är stabila och samtliga uppdateringar har visat samma utfall bör Bilprovningen undersöka prissättningen noggrant, framför allt för de produkter som har en hög volym. Det är troligt att flera av dessa produkter har ett felaktigt pris.

Samtliga påpekanden som framfördes av Öhrlings i maj 2000 framfördes även i det projekt som redovisades i april 1999. Det gäller t.ex.:

- Avsaknaden av projekt/tidsredovisning, vilket införs från år 2000.
- Behovet av att revidera intervjuer.
- Uppdatering av tidsfaktorer, vilket inte gjorts efter det nya besiktningssystemet.
- Behovet av att uppskatta hur mycket tid som läggs ned inne i besiktningshallen respektive utanför (vid t.ex. provkörning av fordon i samband med besiktningen).
- Bristfälligt underlag för kostnaderna för att "sälja och administrera nya affärer på fältet". Samtliga produkter erhåller samma kostnad vilket kan vara felaktigt då vissa produkter som säljs aktivt tar mer resurser i anspråk än andra.
- Prissättningen på produkter i moderbolaget, i första hand att priset för besiktning av tunga fordon inte täcker kostnaderna.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

### 3.5 Prissättningen i moderbolag och dotterbolag

#### 3.5.1 Priser respektive kostnader för konkurrensutsatta produkter

Kostnaderna beräknade enligt ABC-kalkylen är i flera fall högre än priserna på de konkurrensutsatta produkterna. Men det finns också exempel på produkter vars pris överstiger kostnaden.

Bildiagnosen marknadsförs till både privatpersoner och näringsidkare. Den volym som säljs till privatpersoner har stigit med 35 procent från 1998 till 1999. Volymen som säljs till näringsidkare har ökat betydligt mer. Det ekonomiska utfallet för produkten var negativt 1999, men förlusten var mindre än den var år 1998. Även Extra bromskontroll, vägningar och besiktning av lyftkranar visar ett negativt resultat 1999. Extra bromskontroll visar ett kraftigt negativt resultat även 1998. Vägningar och besiktning av lyftkranar gick däremot med vinst 1998.

Verksamheten Kontrollerad Bilverkstad uppvisar ett överskott både 1998 och 1999. Genomgången visar också att Bilprovningens intäkter för deltagandet i verksamheten fordonskontroll på väg överstiger Bilprovningens kostnader för verksamheten.

ABC-kalkylen kan och bör användas både för att skapa en förkalkyl och för att skapa en efterkalkyl för både nya och befintliga produkter. Underlaget för att göra efterkalkyler fanns våren 1999 för verksamhetsåret 1998. Någon analys av materialet och genomgång av BTIAB:s prissättning gjordes inte. Det har inte heller gjorts några uppföljningar av kostnader och intäkter för de konkurrensutsatta produkterna under verksamhetsåret 1999. Först i mitten av maj 2000 uppmärksammade Bilprovningens huvudkontor att det fanns skäl att se över prissättningen på BTIAB:s produkter.

Skillnaderna i kostnader och intäkter år 1999 beror enligt Bilprovningen i första hand på att volymerna överskattats i samband med budgeteringen. En ytterligare förklaring som framförts och som avser Bildiagnosen är att Bilprovningen inte haft möjlighet att leverera produkten till följd av köerna för kontrollbesiktning. Det är dock först under senare delen av hösten 1999 som väntetiderna började överstiga 15 dagar. För Bildiagnosen beräknades volymen i budget 1999 till 40 000. Det faktiska utfallet blev 17 000. Kalkylen byggde på att 600 000 fordon byter ägare under ett år. Knappt 250 000 av fordonsbytena görs mellan privatpersoner. Av dessa bedömdes 40 000 köpa Bildiagnosen.

Det går att hävda att i de fall "för låga" priser förekommit beror det i hög grad på felbedömda volymer. Samtidigt finns det inte underlag för att hävda att den budgeterade kostnaden överensstämde med priset. Bilprovningen har inte upprättat några förkalkyler för enskilda produkter. När 1999 års budget upprättades tillkom volymuppgifterna genom att fältverksamhetens bedömningar av vad man skulle kunna sälja summerades. Intäkterna prognostiserades per produktlinje (t.ex. testtjänster) med då gällande priser.

En aspekt som bör beaktas är att en del produkter är relativt nya i Bilprovningens produktsortiment. När man lanserar nya produkter kan det vara nödvändigt att slå ut kostnader över flera år.

ABC-modellen bygger på att Bildiagnosen har en tidsåtgång på 50 minuter i besiktningshallen. Kontrollbesiktningen för personbil tar 20 minuter. Enligt

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Bilprovningen är det inte nödvändigt för Bildiagnosens genomförande att uppta tid i hallen under 50 minuter. Det innebär att Bildiagnosen belastas med högre kostnader än den verkliga resursanvändningen. Å andra sidan kan inte bilprovningens banan användas för besiktning av andra fordon så länge Bildiagnosen pågår, även om en del av tiden teoretiskt sett skulle kunna förläggas utomhus.

Genom ensamrätten att utföra kontrollbesiktningar och andra typer av besiktningar har AB Svensk Bilprovning en kanal att marknadsföra även andra produkter som är konkurrensutsatta. Den reklam för Bildiagnosen som sänts ut i kallelsen till kontrollbesiktning har inte i ABC-kalkylen belastat Bildiagnosen. Enligt Bilprovningen förändrades inte portot för utskicket av kallelsen till följd av att den även innehöll reklam för Bildiagnosen. Det innebar således inte någon extra kostnad. Det är skälet till att moderbolaget inte tagit betalt för tjänsten.

Det finns faktorer som kan förklara skillnaderna mellan kostnaderna enligt ABC-kalkylen och produkternas priser. ABC-kalkylen har dock inte använts som ett underlag för prissättning och prisjustering samt strategiska beslut om produktsortimentet. Föga uppmärksamhet har ägnats dessa frågor. Däremot har Bilprovningen utåt använt ABC-kalkylen som ett argument för att Bilprovningen har ett underlag för att skilja mellan kostnader för den obligatoriska verksamheten och kostnader för konkurrensutsatta produkter. Bilprovningens styrelse har inte informerats om de problem som funnits när det gäller prissättningen av de konkurrensutsatta produkterna.

### 3.5.2 Priser respektive kostnader för moderbolagets produkter

Som påpekas av Öhrlings både 1999 och 2000 täcker inte priserna för besiktning av tunga fordon (med en totalvikt över 3 500 kg) kostnaderna för dessa förrättningar. Priserna för besiktning av tunga fordon har inte förändrats mellan 1998 och 1999. Kostnaderna har däremot ökat med 15 procent. För både tunga bussar och lastbilar är kostnaderna högre än priserna för kontrollbesiktning. Kostnaderna överstiger priserna med mellan 22 och 45 procent.

För personbilar motsvarar priset självkostnaden. Överskottet 1999 är enligt ABC-kalkylen 7,8 miljoner kronor, eller 1 procent av kostnaden.

### 3.5.3 Beslut om översyn av prissättningen

Bilprovningens ledningsgrupp beslutade den 18 maj 2000 att se över och justera prissättningen på produkter inom BTIAB. Från halvårsskiftet 2000 har en del av priserna inom BTIAB höjts för att motsvara självkostnaderna. Ytterligare prishöjningar kan bli aktuella. Prissättningen kommer att följas upp i samband med årsskiftet.

Bilprovningen har även meddelat att man i efterhand, efter valideringen av ABC-kalkylen, har upptäckt att kostnaderna inom BTIAB för år 1999 var större än de preliminära kostnader som var kända när bokslutet upprättades. Det innebär att man har att hantera en skuld från dotterbolag till moderbolag som kommer att påverka resultatet år 2000.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

### 3.6 Klagomål till Konkurrensverket

Motormännens Testcenter AB är ett självständigt bolag som ägs av Motormännens Riksförbund. Motormännens Testcenter AB, som finns på 13 orter i Sverige, erbjuder bilister och företag en rad tjänster. Den största delen av verksamheten består av konditionstester av begagnade bilar. En annan aktivitet är Kontrollerad Bilverkstad som innebär att stickprov görs för att kontrollera kvaliteten på bilverkstaders arbeten. Kontroll av fordonsskadereparationer på uppdrag av Länsförsäkringar är ytterligare en verksamhet. På dessa tre områden konkurrerar Motormännens Testcenter AB med AB Svensk Bilprovning.

Motormännen har inlämnat klagomål till EU-kommissionen och till Konkurrensverket<sup>3</sup> i vilka man hävdar att Bilprovningen missbrukar sin monopolställning och tillämpar en underprissättning av sina konkurrensutsatta produkter. Motormännen har gjort prisjämförelser som stöd för sin uppfattning. Obligatorisk kontrollbesiktning kostar 230 kr i avgift och beräknas ta cirka 14 minuter. Det ger en timdebitering på ca 950 kr. Motormännens Testcenter AB:s M-test kostar 1195 kr och tar 1–1 1/2 timme. Vid en jämförelse av timdebiteringen är den på samma nivå. Timdebiteringen för ASB:s Bildiagnos är 495 kr (1998) och tar ca 1 timme. Därmed är timdebiteringen för den konkurrensutsatta tjänsten endast hälften av timdebiteringen för kontrollbesiktningen.

Från Bilprovningens sida har framförts att det inte är relevant att jämföra de två produkterna. Det finns stora skillnader mellan innehållet i Motormännens M-test och Bildiagnosen. Det gäller framför allt att M-test är tekniskt mer ingående. Man ifrågasätter varför inte Motormännen i sin marknadsföring använder detta som ett försäljningsargument, att man får mer information i ett M-test.

Konkurrensverket har i en skrivelse (1998-11-06) till regeringen om obligatorisk fordonskontroll uppmärksammat regeringen på problem som verket anser hänger ihop med AB Svensk Bilprovningens ensamrätt att utföra den obligatoriska fordonskontrollen.

Konkurrensverket anser att tre olika förhållanden framstår som särskilt framträdande. AB Svensk Bilprovning och dess dotterbolag kan i sin verksamhet kombinera tjänster med inslag av myndighetsutövning med konkurrensutsatta tjänster. När tjänsterna kombineras förändras inte heller priset, dvs. inget extra debiteras för besiktningstjänsten. Enligt Konkurrensverket tycks Bilprovningen också kunna hålla väsentligt lägre priser än sina konkurrenter på de konkurrensutsatta delarna av sin verksamhet. Dessutom verkar Bilprovningen vara särskilt gynnad när det gäller att erhålla statliga forskningsuppdrag.

Bilprovningen har i svar till Konkurrensverket bestridit att låga priser skulle vara en följd av korssubventionering. För att undvika korssubvention-

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

<sup>3</sup> Motormännens Riksförbunds skrivelse 1999-02-24, *Klagomål till Europeiska kommissionen om underlåtelse att följa gemenskapsrätten.*

Konkurrensverkets skrivelse 1998-11-06, *Angående obligatorisk fordonskontroll.*

ering används ett avancerat analysystem som säkerställer att varje produkt bär sin egen kostnad. Bilprovningen har vidare pekat på fördelar för kunden att vid t.ex. Bildiagnosen även få kontrollbesiktningen genomförd, eftersom momenten är desamma.

Enligt Konkurrensverket är ändamålsenliga redovisningssystem en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning för att eliminera risk för otillbörlig korssubventionering. Det är tillämpningen inom ramen för systemet som avgör om korssubventionering äger rum eller inte. När det gäller samkostnader finns, enligt Konkurrensverket, inte någon objektiv metod för att fördela dessa på olika produkter i ett företag. Verket bedömer att det behövs en omfattande utredningsinsats för att besvara frågan om otillbörliga korssubventioneringar sker i det aktuella fallet.

Vidare anser verket att Bilprovningen har konkurrensfördelar gentemot Motormännen genom att Bilprovningen, vid utförande av tjänster där besiktningmoment ingår, kan erbjuda två tjänster, medan Motormännen enbart kan erbjuda en. Detta är dock inte en situation som Bilprovningen skapat utan ett resultat av de regler som styr verksamheten.

Konkurrensverket anser att det finns två vägar att undanröja det hinder som den legala ensamrätten innebär för att få till stånd en fungerande marknad, nämligen att inskränka Bilprovningens verksamhetsområde till enbart myndighetsutövning eller att avveckla ensamrätten till förmån för ett öppet system med ackrediterade kontrollorgan.

Regeringen beslutade den 6 maj 1999 att inte vidta någon åtgärd med anledning av Konkurrensverkets framställning. Regeringen hänvisade till riksdagens beslut i december 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning, samt att riksdagen framhållit vikten av att göra en avgränsning av de verksamheter som ligger utanför den kontrollverksamhet som utförs med stöd av lagen om vissa besiktningorgan på fordonsområdet och den verksamhet där bolaget konkurrerar med ackrediterade provnings- och kontrollföretag. Vidare anför regeringen att förändringar har genomförts i bolagsordningen och en tydligare avgränsning mellan konkurrensutsatt och monopolbaserad verksamhet har införts internt i bolaget. Det är, enligt regeringens uppfattning, ännu för tidigt att dra några slutsatser om effekterna av dessa förändringar.

### 3.7 Eventuella intressekonflikter

Enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningorgan på fordonsområdet ska besiktningorgan ha en sådan ställning och besiktningverksamheten en sådan inriktning att organens oberoende ställning inte kan ifrågasättas.

Angelägenheten av en tydlig avgränsning mellan verksamhet som bedrivs med ensamrätt och verksamhet som är konkurrensutsatt ska ses även mot bakgrund av detta krav i lagen.

Bilprovningen har på försök sålt vissa reservdelar som glödlampor och torkarblad. Försäljningsverksamheten har varit mycket begränsad. Företaget har inte heller planerat att påbörja försäljning av ytterligare reservdelar som avgassystem eller komponenter till bromssystemen. En utvidgad försälj-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

ningsverksamhet skulle kunna medföra misstankar om att bolaget i sin besiktningens verksamhet har ett kommersiellt intresse av att finna brister. Bolaget skulle också komma i en konkurrenssituation med lokala verkstäder som eventuellt också ingår i Kontrollerad bilverkstad och hos vilka AB Svensk Bilprovning gör stickprovskontroller.

En sådan situation skulle även indirekt innebära en konkurrenssituation med en av aktieägarna, Motorbranschens Riksförbund. Sedan tidigare föreligger en konflikt med en annan av aktieägarna, Motormännens Riksförbund, vars dotterbolag, Motormännens Testcenter AB, bl.a. säljer konditionstester av begagnade bilar.

Bildiagnosen kostar 695 kr från halvårsskiftet 2000. Om den görs i samband med en kontroll- eller registreringsbesiktning kostar den 465 kr. Grundstommen är innehållet i den vanliga besiktningen. Utöver besiktningens protokoll får fordonsägaren ett tilläggsprotokoll. I detta noteras sådant som ligger utanför kontrollbesiktningen. På besiktningens protokoll finns Bilprovningens logotype, inte BTIAB:s namn. Bilägaren väljer själv om årets kontrollbesiktning ska ingå eller inte, det påverkar inte avgiften.

Även om prissättningen eller användningen av firmanamnet på besiktningens protokoll inte förefaller orimlig skapas en konkurrensfördel i förhållande till andra företag.

### 3.8 Konkurrenslagstiftningen

Nuvarande konkurrenslag (1993:20) trädde i kraft den 1 juli 1993. Lagen syftar till att undanröja och motverka hinder för en effektiv konkurrens i fråga om produktion av och handel med varor, tjänster och andra nyttigheter. Lagen bygger på den s.k. förbudsprincipen vilket innebär att det i lagtexten finns preciserade förbud mot förfaranden som begränsar konkurrensen. Den som bryter mot förbuden kan drabbas av sanktioner. Konkurrenslagen innehåller två generella förbud – ett mot konkurrensbegränsande samarbete (6 §) och ett mot missbruk av dominerande ställning (19 §).

Förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete innebär att samarbete mellan företag inte är tillåtet om syftet eller resultatet är att konkurrensen hindras, begränsas eller snedvrids på ett märkbart sätt. Samarbete mellan företag kan ha positiva effekter som överväger nackdelarna för konkurrensen. För sådana avtal kan Konkurrensverket besluta om undantag.

Förbudet mot missbruk av dominerande ställning innebär att ett företag inte får missbruka sin ställning till att konkurrera ut andra företag på samma marknad. Ett företag får t.ex. inte använda sig av diskriminering eller underprissättning för att eliminera en konkurrent. Om ett dominerande företag tillämpar priser som ligger under vad som normalt skulle behövas för att täcka kostnaderna och syftet är att slå ut konkurrenter eller försvåra för andra att komma in på marknaden kan detta betraktas som en oskäligen prissättning. Det går inte att få undantag från förbudet mot missbruk av dominerande ställning.

När ett klagomålsärendet kommer in till Konkurrensverket bedöms ärendets vikt och om verket ska göra en särskild utredning i ärendet. Konkurrensverket har möjlighet att vid vite ålägga företag att upphöra med överträ-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



dels av förbuden. På talan av Konkurrensverket kan dessutom Stockholms tingsrätt besluta om en s.k. konkurrensskadeavgift. Tingsrättens dom kan överklagas till Marknadsdomstolen.

I en dom i Marknadsdomstolen den 1 februari 2000 dömdes Statens Järnvägar att betala 8 miljoner kronor i konkurrensskadeavgift. Marknadsdomstolen fann, liksom Stockholms tingsrätt, att SJ missbrukat sin dominerande ställning genom underprissättning vid en upphandling av länstrafik i Jönköpings, Kalmar och Hallands län.

Konkurrensverket väckte i januari 1996 talan hos Stockholms tingsrätt och yrkade att SJ skulle betala en konkurrensskadeavgift på 30 miljoner kronor. Verket menade att SJ uppsåtligt genom underprissättning överträtt konkurrenslagens förbud mot missbruk av en dominerande ställning. Verket menade att SJ underprissatt sitt anbud i syfte att slå ut en konkurrent, BK Tåg, från marknaden eller hindra nya företag från att komma in på den.

När Marknadsdomstolen redovisar skälen för sin dom skriver man bl.a. att otillåten underprissättning anses vara för handen ”bl.a. när ett dominerande företag vid sin prissättning tillämpar priser som understiger företagets genomsnittliga rörliga kostnader. Vid sådant förhållande följer en presumtion för att det dominerande företaget haft till syfte att eliminera eller allvarligt försvaga en eller flera av sina konkurrenter. Samma bedömning gör sig gällande för det fall ett företag tillämpar en prispolitik som innebär att man inte får täckning för sina genomsnittliga totala kostnader för att tillhandahålla produkten i fråga, varvid det dock också krävs att det visas att prissättningen ingår som ett led i en plan för att eliminera eller allvarligt försvaga konkurrenter”.

Vidare skriver Marknadsdomstolen att anbudet från SJ understeg såväl de totala som rörliga kostnader som SJ haft att räkna med för att få täckning för sina kostnader. Marknadsdomstolen har funnit att SJ missbrukat sin dominerande ställning. För att konstatera att överträdelsen skett uppsåtligt är det enligt Marknadsdomstolen tillräckligt att det visas att SJ inte kunde ha varit omedvetet om att det påtalade förfarandet begränsade konkurrensen.

#### *Utredningar*

Konkurrensverket presenterade i januari år 2000 rapporten Konkurrensen i Sverige under 90-talet – problem och förslag (Konkurrensverkets rapportserie 2000:1). Enligt Konkurrensverket har kommuner, landsting och statliga myndigheter under 90-talet i ökad utsträckning börjat bedriva näringsverksamhet på konkurrensmarknader, dvs. sådana marknader där det redan finns företag. Konkurrensverket har under senare år tagit emot ett stort antal klagomål från företag som anser att den offentliga aktörens priser understiger kostnaderna för verksamheten. I rapporten nämns som exempel att verket fått klagomål mot Svensk Bilprovning.

Förhållandet att Bilprovningen har fortsatt ensamrätt att bedriva kontrollbesiktning är enligt uppgift från Konkurrensverket motivet till att verket inte inlett en särskild utredning av Motormännens klagomål. Enligt verket är inte konkurrenslagstiftningen användbar så länge monopollet finns kvar.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Konkurrensverket anser att det är positivt med en ändamålsenlig kostnadsredovisning. Det är dock inte tillräckligt för att hindra konkurrenssnedvridande korssubventionering mellan monopolverksamhet och konkurrensutsatt verksamhet.

Verket menar att det är i princip omöjligt att fördela gemensamma kostnader på olika verksamheter så att fördelningen blir korrekt utifrån faktisk resursanvändning. Fördelningsmetoder och bedömningar blir osäkra och godtyckliga. Det gäller enligt verket särskilt när monopolverksamhet och konkurrensutsatt verksamhet bedrivs inom samma organisation.

Avsikten med underprissättning är i regel att på sikt erhålla merinkomster genom att höja priserna efter det att konkurrenterna eliminerats. Merinkomsterna ska då överstiga de förluster som uppstår genom den tidigare lägre prisnivån. Enligt Konkurrensverket visar erfarenheterna att konkurrenslagen inte är ett effektivt medel att komma till rätta med vad som kan benämnas en skattesubventionerad konkurrens. Det beror bl.a. på att offentliga aktörer oftast inte har för avsikt att via prissättningen slå ut konkurrenter. Det är vidare oklart i vilken utsträckning konkurrenssnedvridningar som kan följa av en sammanblandning av myndighetsutövning och affärsverksamhet kan lösas med konkurrenslagen. Om konkurrensbegränsningen inte är ett uttryck för den fria partsviljan utan är, enligt förarbetena till konkurrenslagen "en direkt och avsedd effekt av lagstiftning eller en ofrånkomlig följd av denna" är lagen inte tillämplig. Konkurrenslagstiftningen är, enligt Konkurrensverket, inte en ändamålsenlig väg att lösa dessa problem.

Enligt Konkurrensverket är reglerna oklara för när myndigheter och statliga monopolföretag får driva näringsverksamhet på en konkurrensmarknad.

Statskontoret har på regeringens uppdrag kartlagt i vilken utsträckning offentliga aktörer bedriver kommersiell verksamhet. Särskild uppmärksamhet har ägnats situationer när sådan verksamhet kombineras med myndighetsutövning. En slutrapport redovisades den 28 mars 2000. Statskontoret föreslår vissa åtgärder för alla statliga kommersiella verksamheter: begreppet uppdragsverksamhet bör definieras, krav på särredovisning av avgiftsintäkter i konkurrens och inrättande av en tillsynsfunktion för offentlig kommersiell konkurrensutsatt verksamhet.

I maj 2000 överlämnade regeringen propositionen Konkurrenspolitik för förnyelse och mångfald (prop. 1999/2000:140) till riksdagen. I propositionen diskuteras bl.a. problem som är förknippade med när myndigheter har ensamrätt att bedriva viss verksamhet och samtidigt bedriver verksamhet i konkurrens på ett angränsande område. För att undanröja konkurrenskonflikter mellan privat och offentlig sektor har "Rådet för konkurrens på lika villkor" inrättats av regeringen. Ett förslag i propositionen är att Ekonomistyrningsverket får i uppdrag att i samarbete med Konkurrensrådet överväga generella regler för myndigheters verksamhet i konkurrens med exempelvis småföretag. Slutsatserna i Statskontorets ovan refererade rapport ska också vara ett underlag för Ekonomistyrningsverkets analys.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

.  
Bilaga 1

## 4 Ägarnas styrning av bolaget

### 4.1 Beslut om bildande år 1963

Riksdagen beslutade år 1963 (prop. 1963:91, SU 1963:83, bet. 3LU 1963:22, rskr. 184, rskr. 198) att allmän periodisk fordonskontroll skulle införas från den 1 januari 1965. Syftet var att främja en förbättrad trafiksäkerhet. Denna säkerhetsinspektion skulle gälla i princip alla motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Ett aktiebolag bildades för verksamheten i vilket staten äger 52 procent av aktierna. Aktiekapitalet bestämdes till en miljon kronor. Intressenterna i övrigt var: Kungliga Automobil Klubben, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Svenska Droskbilägarförbundet, Svenska Lasttrafikbilägareförbundet, Svenska Omnibusägareförbundet, Näringslivets trafikdelegation, bilförsäkringsföretagen och Motorbranschens Riksförbund. Bolaget skulle ha rätt att ta ut avgifter för förrättningarna. Avgifterna skulle baseras på självkostnader och fastställas av Kungl. Maj:t (regeringen).

Vid tiden för detta riksdagsbeslut svarade Statens bilinspektion för registrerings- och typbesiktning, löpande fordonskontroll, prov för körkort och trafik kort samt utbildande och utredande uppgifter. Därutöver utförde polisen s.k. flygande inspektion. Dessutom kontrollerades vissa statliga fordon i särskild ordning. Förutom denna fordonskontroll genomfördes viss frivillig kontroll genom bilverkstadsbranschen och motororganisationerna. Kontrollerna utfördes vid ett trettiotal bilprovninganstalter som tillkommit på privat initiativ.

I den utredning (SOU 1962:29) som föregick riksdagens beslut diskuterades olika sätt att organisera säkerhetsinspektionen. Det slutliga förslaget blev att Motorbranschens Riksförbund, MRF, skulle få bilda ett privatägt aktiebolag som skulle ombesörja säkerhetsbesiktningen. Förslaget hade lagts fram av MRF, bl.a. mot bakgrund av strukturförändringar och rådande överkapacitet inom bilreparationsbranschen. Som ett alternativ till huvudförslaget anvisade utredningen möjligheten att verksamheten i stället uppdrogs åt ett särskilt statligt aktiebolag.

Under remissomgången förordade ett stort antal remissinstanser att basen för det föreslagna aktiebolaget skulle breddas till fler intressenter eller att statens bilinspektion skulle byggas ut för ändamålet. Departementschefens slutsats var att den lämpligaste organisationsformen var ett aktiebolag, där staten har det avgörande inflytandet och bilismens organisationer och bilverkstadsbranschen ingår som medintressenter.

AB Svensk Bilprovningens verksamhet startade den 1 januari 1965 samtidigt som bestämmelserna om den allmänna periodiska fordonskontrollen trädde i kraft. Bolagsbildningen ägde rum i september 1963. Besiktningens verksamhet startade redan år 1964 på några orter.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

## 4.2 Nuvarande ägarförhållanden

Sedan AB Svensk Bilprovning bildades 1963 har bolaget haft i stort sett samma aktieägare. Förändringarna består dels i att ägarna bytt namn, dels i att Näringslivets trafikdelegation upplöstes 1980 och uppgick i Sveriges Industriförbund. Aktieposten förvärvades av de tre motororganisationerna KAK, M och MHF. Vid en fondemission 1994 gjordes vissa förändringar inom gruppen Bilförsäkringsföretagen. Se vidare avsnittet Ägarstruktur och utdelningar.

AB Svensk Bilprovning ägs alltså fortfarande till 52 % av svenska staten. Övriga aktier ägs av Bilförsäkringsföretagen (12 %), Motorbranschens Riksförbund (12 %), Motormännens Riksförbund (5 %), Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (5 %), Svenska Taxiförbundet (3 %), Kungliga Automobil Klubben (5 %), Svenska Åkeriförbundet (3 %) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 %).

## 4.3 Riksdagsbeslut om konkurrens eller fortsatt ensamrätt

Riksdagen beslutade i december 1996 om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra återkommande fordonskontroll. Flera utredningar hade föregått beslutet och riksdagen hade vid ett par tillfällen tidigare behandlat ärendet. Riksdagen tog 1991 ett principbeslut om privatisering. Våren 1994 beslutade riksdagen att AB Svensk Bilprovningens monopol skulle upphöra. I slutet av 1994 beslutade riksdagen att senarelägga genomförandet. År 1996 kom så beslutet om fortsatt ensamrätt. I det följande beskrivs ärendets behandling.

I december 1991 gav riksdagen regeringen bemyndigande att privatisera 34 namngivna statligt ägda bolag (prop. 1991/92:69, bet. NU10, rskr. 92). Genom detta bemyndigande fick regeringen möjlighet att sälja aktier i dessa företag och i övrigt omstrukturera dem samt även förvärva aktier som led i förberedelser för försäljningar.

AB Svensk Bilprovning var ett av de bolag som omfattades av bemyndigandet. I trafikutskottets yttrande (1991/92:TU2y) till näringsutskottet anfördes att Svensk Bilprovning arbetar under kommersiella betingelser men i begränsad konkurrens. Utskottet förutsatte därför att regeringen, inför försäljningen av statens aktier, skulle överväga hur konkurrensbegränsningen kunde reduceras eller elimineras.

Våren 1994 godkände riksdagen regeringens förslag att AB Svensk Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning av fordon skulle upphöra (prop. 1993/94:167, bet. TU35, rskr. 433). Från och med den 1 januari 1995 skulle fristående besiktningsföretag som ackrediterats av SWEDAC få utföra dessa besiktningar.

I slutet av 1994 fattade riksdagen beslut (prop. 1994/95:69, bet. TU8, rskr. 137) om att AB Svensk Bilprovning skulle få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt fram till den 1 januari 1996. Regeringen hade föreslagit att genomförandet skulle senareläggas till den 1 juli 1995. Utskottet ansåg dock att tiden skulle förlängas ytterligare ett halvår. Därmed skulle rådrum skapas för regeringen att försäkra sig om att en avreglering av kontrollbesiktningen

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

inte skulle leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller att kostnaderna ökade. I samma beslut antog riksdagen regeringens förslag till ny lag om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Detta var en följd av riksdagens tidigare beslut att avveckla riksprovplatssystemet, vilket i sin tur hade beslutats samtidigt som EES-avtalet godkändes. Enligt beslutet skulle lagen träda i kraft den 1 januari 1995 och gälla till utgången av 1997.

Den 14 december 1995 överlämnade regeringen en skrivelse till riksdagen (skr.1995/96:93) om organisationen av den periodiska fordonskontrollen. Regeringen bedömde att ytterligare underlag behövdes beträffande vissa frågor om bl.a. servicen i glesbygd och kvalitetskontroll innan ett förslag till lösning av organisationen av den periodiska fordonskontrollen kunde föreläggas riksdagen.

I regeringens budgetförslag för 1997 (prop.1996/97:1, utg.omr. 22) ingick förslag om organisationen av den periodiska fordonskontrollen. Regeringen föreslog att AB Svensk Bilprovnings monopol i fråga om kontrollbesiktningsorgan skulle bibehållas. Det innebar att lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet gavs fortsatt giltighet. Regeringen ansåg att denna lösning av trafiksäkerhetsmässiga, miljö- och regionalpolitiska skäl sammantaget bäst skulle tillgodose landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och väl fungerande besiktningsorganisation.

Regeringen betonade också att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningsverksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. En klar avgränsning ska göras av de verksamheter som bedrivs i konkurrens. Sådana verksamheter bör bedrivas i dotterbolag. Enligt propositionen är det regeringens avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med övriga delägare. Tydliga resultat- och avgiftsmål bör fastställas och bolagets framtida verksamhetsinriktning ses över. På verksamheten ska ställas marknadsmässiga avkastningskrav och bolaget ska inom den konkurrensutsatta verksamheten upprätthålla god effektivitet. Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten. Effektiviteten i hela verksamheten bör årligen jämföras med andra besiktningsföretag och med motsvarigheter i andra länder. Regeringens förslag godkändes av riksdagen (bet. 1996/97:TU1, rskr. 115).

#### 4.4 Revisorernas skrivelse om statens roll som ägare

Riksdagens revisorer har granskat statens roll som ägare av majoritetsägda bolag (rapport 1997/98:2, skr. 1997/98:RR9). Revisorerna bedömde att det finns behov av tydligare mål och styrning från staten som ägare. Det behövs också bättre uppföljning av den statliga verksamheten. Enligt revisorerna fanns starka skäl för att regeringen utformar riktlinjer för styrningen av de statliga bolagen. Dessa kan omfatta principer för krav på avkastning och utdelning, val av styrelseledamöter och styrelsens arbetsformer, utnyttjande av revisorer samt synen på vilka typer av kvalitetsmål som kan ställas på bolag som helt eller delvis har andra syften än rent kommersiella.

Som ovan nämnts efterlyste revisorerna tydligare syftesbeskrivningar och fler preciserade verksamhetsmål. Enligt revisorerna borde ägaren, för bolag

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

som opererar i monopolställning, ställa upp både ekonomiska mål och kvalitetsmål som är tillräckligt konkreta för att kunna följas upp, utan att för den skull vara på en alltför detaljerad nivå.

Revisorernas förslag behandlades av Näringsutskottet som hänvisade till det omfattande utvecklingsarbete som utskottet ansåg pågick i Regeringskansliet (bet.1997/98:NU15) Utskottet ansåg att den granskning som revisorerna gjort var förtjänstfull och väl ägnad att ligga till grund för ytterligare arbete i frågan. Utskottet förutsatte att regeringen skulle ta till sig vad revisorerna anfört och senare återkomma till riksdagen i ärendet.

Nedan sammanfattas revisorernas förslag. Därefter beskrivs hur ägarna styr Bilprovningen och hur staten i övrigt agerar som ägare i de avseenden som på olika sätt behandlas i revisorernas skrivelse.

*Mot bakgrund av vad som framkom i granskningen föreslog revisorerna följande:*

- För alla statliga bolag bör det övergripande syftet med verksamheten vara tydligt formulerat i bolagsordningen. Det är särskilt viktigt när bolaget har helt eller delvis andra mål än rent kommersiella. För bolag som helt saknar andra krav än rent kommersiella bör detta tydligt framgå av bolagsordningen.
- Mer preciserade verksamhetsmål bör formuleras i ägardirektiv som antas på bolagsstämma. Några andra skriftliga styrdokument än bolagsordning och ägardirektiv bör i princip inte nyttjas i den direkta styrningen av de statliga bolagen. I den mån andra regleringar är aktuella, t.ex. prisregleringar där beslut i enskilda fall fattas av regeringen, kan det anges i bolagsordning eller ägardirektiv att så är fallet. När krav ställs på statliga bolag att utföra anslagsfinansierade tjänster bör möjligheten att upphandla tjänsten i konkurrens beaktas.
- De ekonomiska kraven på statliga bolag bör preciseras, så att det alltid framgår om bolaget syftar till att bereda ägaren/ägarna största möjliga långsiktiga avkastning eller om något annat ekonomiskt mål gäller. I den mån någon typ av självkostnadsprissättning används bör det av regeringen preciseras hur en sådan ska tillämpas. Alla bolag med vinstkrav bör ha tydliga avkastningskrav och en utdelningspolicy som är så formulerad att utdelningen blir förutsägbar i förhållande till den eventuella vinst som bolaget genererar.
- De flesta statliga bolag lämnar kvartals- eller tertialrapporter som bör underlätta den löpande ekonomiska uppföljningen av bolagens verksamhet. Uppföljningen av bolagens verksamhetsmål kan emellertid förbättras. En möjlighet är att ålägga bolagen att i sina årsredovisningar redovisa resultatet av verksamheten med utgångspunkt från verksamhetsmålen. Regeringen bör få i uppdrag att komplettera den årliga redogörelsen för företag med statligt ägande med uppgifter om mål och riktlinjer för företagen samt i vad mån verksamhetsmålen uppnåtts.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

- Regeringen bör verka för att riksdagsledamöternas närvarorätt på bolagsstämman ska omfatta alla bolag som ägs till minst 50 procent av staten.
- Riksrevisionsverket har en revisor i de flesta bolag som på ett eller annat sätt har samhällsättaganden. Det råder en viss osäkerhet kring Riksrevisionsverkets roll som revisor i statliga bolag och verkets förmåga att bedriva revision av samhällsättaganden. Riksdagens revisorer konstaterade också att det föreligger behov av mer kontakter mellan ägarföreträdare och revisorer för de statliga bolagen. Regeringskansliet bör utveckla ett gemensamt förhållningssätt samt rutiner för revisionen av de statliga bolagen.
- Styrelseledamöternas roll i de statliga bolagsstyrelserna behöver klargöras. Styrelseledamöter, främst nyutnämnda, bör få en systematiserad information av ägaren om de mål och krav som ägaren har ställt upp för bolaget. Vid behov bör möjlighet ges till introduktionsutbildning i allmän bolagskunskap.
- Utnämningar av nya styrelseledamöter bör göras i dialog mellan ägare, företagsledning och övriga styrelseledamöter i syfte att ta tillvara olika erfarenheter och önskemål. Kompetensbehovet bör vara styrande för valet av ledamöter. Val av departementsföreträdare bör göras efter samma kriterier som övriga styrelseledamöter. Personer inom departement som arbetar med ärenden rörande mål och måluppföljning för bolaget ifråga ska inte sitta i styrelsen för bolaget. Bakom detta ligger att sektorspolitik och affärsmässighet kan stå i motsats till varandra. I revisorernas skrivelse diskuteras även möjligheten att konflikter kan uppstå mellan styrelseordföranden och en departementsföreträdare. Ordförandens roll kan anses bli mer oklar när en departementsföreträdare finns i styrelsen, då det normalt åligger ordföranden att sköta kontakterna med ägaren.
- Regeringen bör göra en översyn av vilka dotterbolag till de nuvarande statliga bolagen som inte ska kunna säljas utan riksdagens godkännande. Försäljning av dotterbolag till statliga bolag skall i normalfallet inte underställas riksdagen.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

#### 4.4.1 Bolagsordning och konsortialavtal för AB Svensk Bilprovning

Det övergripande syftet med verksamheten är formulerat i bolagsordningen.

Enligt bolagsordningen (3 § Föremål för bolagets verksamhet) har bolaget

till föremål för sin verksamhet att utföra i vägtrafiklagstiftningen föreskriven teknisk fordonskontroll. Bolagets syfte skall vara att främja trafiksäkerhet och miljö i Sverige genom kontroll av fordonsstandarden. *Bolaget kan därutöver bedriva andra aktiviteter för främjande av trafiksäkerhet och miljö. För detta ändamål kan även vinstmedel användas.*

Bolaget skall bedriva besiktningens verksamhet som medger god tillgänglighet i hela landet.

Bolaget kan bedriva annan verksamhet inom fordonsområdet än den som utförs med stöd av vägtrafiklagstiftningen. Sådan verksamhet skall bedrivas

avskilt i dotterbolag. Verksamheten i dotterbolag skall bedrivas under affärsmässiga former och i samma syfte som verksamhet enligt första stycket. Bolaget kan därutöver bedriva rådgivning inom sitt verksamhetsområde.

Bolagsordningen ändrades vid bolagsstämma den 18 maj 1999, men är ännu, i september 2000, ej godkänd av regeringen. Då lades de två sista meningarna (kursiverade) i första stycket till i 3 §. Den bolagsordning som varit gällande fram till bolagsstämman i maj 1999 är daterad 1997-06-09. Föremålsparagrafen i bolagsordningen har successivt utvecklats.

I ett konsortialavtal som trädde i kraft den 20 mars 1998 har delägarna kommit överens om hur 3 § bolagsordningen ska tillämpas. Bakgrunden till konsortialavtalet är det beslut om organisationen av den periodiska fordonskontrollen som fattades av riksdagen hösten 1996 (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22, TU1, rskr. 1996/97:115).

Enligt 1 § konsortialavtalet ska bolaget

genom att driva erforderligt antal bilprovningsstationer tillgodose landets behov av fordonskontroll. Det primära syftet är att trafiksäkerhets- och miljöegenskaperna hos fordon i trafik skall svara mot gällande krav så som de angivits i aktuell lagstiftning. Verksamheten skall vara organiserad i sådana former och bedrivas på sådant sätt att den åtnjuter förtroende hos landets fordonsägare. Förutom opartiskhet och objektivitet skall verksamheten kännetecknas av likformighet och hög kvalitet. Vidare är ägarna överens om att verksamheten skall bedrivas effektivt och med höga krav på tillgänglighet.

Bolaget skall endast i begränsad utsträckning bedriva verksamhet som ligger utanför den kontrollverksamhet som utförs med stöd av lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Denna verksamhet skall bedrivas avskilt i dotterbolag och skall vara en komplettering till monopolverksamheten.

#### 4.4.2 Ägardirektiv med verksamhetsmål och avkastningskrav

AB Svensk Bilprovningens bolagsstämma den 8 juni 1998 fastställde Övergripande mål och verksamhetsmål för företaget. Målen redovisas i avsnittet om bolagets verksamhet. I ägardirektiven framgår också att det ekonomiska kravet är att resultatet ska värdesäkra förmögenheten.

Enligt bolagsstämmans beslut ska en rapport med aktuella utfall inom samtliga målområden redovisas på AB Svensk Bilprovningens styrelsemöten samt i årsredovisningen. Vidare ska benchmarking göras regelbundet med aktörer i samma bransch internationellt och med andra verksamheter för att säkerställa att produktiviteten upprätthålls.

#### 4.4.3 Prissättning av Bilprovningens produkter

Som ett resultat av ABC-kalkylens validering har det framkommit att priserna för kontrollbesiktning av tunga fordon kraftigt understiger kostnaderna, medan priset för personbilsbesiktning är ungefär lika med självkostnaden.

När Riksdagen år 1963 beslutade att införa allmän periodisk fordonskontroll uttalades att avgifterna skulle baseras på självkostnader och fastställas av regeringen. Det finns inte någonstans uttryckt hur självkostnadsprincipen

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



ska tillämpas. En jämförelse görs med avgiftsförordningen, även om den inte gäller för statliga företag.

Avgiftsförordningen (1992:191) gäller för myndigheter under regeringen och i vissa delar för affärsverken. Enligt 5 § förordningen Ekonomiskt mål gäller "Om inget annat ekonomiskt mål för verksamheten beslutats, skall avgifter beräknas så att full kostnadstäckning uppnås". Denna paragraf gäller inte för affärsverk. Ekonomistyrningsverket har meddelat föreskrifter om tillämpningen av förordningen. Enligt verkets föreskrifter och allmänna råd till avgiftsförordningen, ESV Cirkulär 1999:6, "... skall myndigheten beräkna avgiftsnivån så att den långsiktiga självkostnaden täcks. Detta innebär att avgifterna skall sättas så att intäkterna på ett eller några års sikt täcker samtliga med verksamheten direkt eller indirekt förenade kostnader". ("För tjänsteexport gäller enligt tjänsteexportförordningen krav på lönsamhet, vilket innebär att minst full kostnadstäckning skall uppnås i verksamheten.")

AB Svensk Bilprovning hemställde i en skrivelse den 18 december 1998 att regeringen skulle besluta att justera avgifterna för förrättningar hos Bilprovningen. Förslaget skulle ge företaget en inkomstförstärkning med 135 miljoner kronor. Bilprovningens styrelse hade tolkat ägarkraven så att Bilprovningen borde göra en vinst på fyra miljoner kronor 1999. Den föreslagna budgeten för 1999 skulle ge ett underskott på 131 miljoner kronor. I samband med att AB Svensk Bilprovningens styrelse tog ställning till förslaget till avgiftshöjning beslöt man också att företagets VD skulle återkomma till styrelsen med förslag till reviderad budget om regeringens beslut skulle avvika från de föreslagna avgiftsjusteringarna.

I skrivelsen till regeringen (1998-12-18) uppges att de föreslagna nya priserna baseras på en genomgripande självkostnadsanalys som gjorts för samtliga produkter och tjänster. Förslaget till regeringen är att höja priset för besiktning av personbilar från 230 till 250 kr. Till följd av det stora antalet personbilar svarar intäktsförändringen för kategorin personbilar och traktorer för 51 miljoner kronor av den beräknade intäktsförstärkningen.

Bilprovningen föreslog även att priset skulle höjas för tunga fordon. De föreslagna prishöjningarna skulle innebära att priserna för tunga fordon skulle motsvara självkostnaden. De i december 1998 föreslagna priserna skulle överstiga självkostnaden 1998 med 2–4 procent.

Regeringen beslutade den 25 mars 1999 att inte vidta någon åtgärd med anledning av framställningen från AB Svensk Bilprovning. Regeringen anmodade i samma beslut Bilprovningen att senast den 10 maj 1999 utforma förslag till hur fordonsägarnas kostnader för kontrollbesiktningar skulle kunna nedbringas. En möjlighet som Bilprovningen, enligt regeringen, bör överväga är en sänkning av avgifterna med fem procent.

Som skäl för regeringens beslut anförs att Bilprovningen för kontrollbesiktningarna får "ta ut avgifter, som skall baseras på bolagets kostnader för tjänsten. ASB har likväl under åren byggt upp en relativt god ekonomi. Mot den bakgrunden finner regeringen inte skäl att ändra den nämnda förordningen på sätt ASB föreslagit. Regeringen finner i stället att möjligheten att sänka avgifterna för kontrollbesiktning av fordon eller på annat sätt nedbringa fordonsägarnas kostnader för sådana besiktningar bör övervägas".

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

I ett beslut den 6 maj 1999, med anledning av en framställan från Konkurrensverket, skriver regeringen att man noga följer bolagets uppsatta resultat- och avgiftsmål och anser att företaget uppnått en hög effektivitet jämfört med motsvarande besiktningsföretag i andra länder. Mot bakgrund av att bolaget tidigare ackumulerat ett ansevärt eget kapital har regeringen begärt att bolaget ska lämna in ett förslag till sänkning av besiktningsavgifterna.

AB Svensk Bilprovning besvarade den 10 maj 1999 regeringens begäran. Bilprovningens styrelse föreslog att fordonsägarna skulle tillföras ca 200 miljoner kronor, dels genom uteblivna avgiftshöjningar under 1999 och 2000 på sammanlagt 100 miljoner kronor (vilket man menar i praktiken är en avgiftssänkning), dels genom trafiksäkerhets- och miljöfrämjande aktiviteter på sammanlagt 100 miljoner kronor.

Styrelsen bedömde att det var ytterst angeläget att också fastställa vilken soliditetsnivå som är den rimliga för Bilprovningen. Styrelsen ansåg att en nivå runt 35 procent var den rimliga, bl.a. beroende på att företaget skulle kunna upprätthålla en rimlig nivå på kassan i företaget. Styrelsen förordade att tidsintervallet för soliditetssänkningen skulle fastställas innan aktiviteter sattes i gång. Man förordade ett upplägg där aktiviteterna genomförs under 1999 och 2000 samt att avgifterna fr.o.m. den 1 januari 2001 skulle läggas på en sådan nivå att självkostnadsprincipen skulle kunna upprätthållas.

Styrelsen framförde också synpunkter som gällde företagets verksamhetsförutsättningar. Dessa har, enligt styrelsen, under 1990-talet flera gånger omprövats genom utredningar och riksdagsbeslut om att införa ett öppet system eller att behålla Bilprovningens ensamrätt att utföra den periodiska fordonskontrollen. Styrelsen hänvisar också till den analys och de förslag som Konkurrensverket presenterat i en skrivelse till regeringen i november 1998, som styrelsen ansåg vara en god utgångspunkt för att skapa klarhet vad gäller företagets verksamhetsförutsättningar.

Styrelsen påpekar också att Bilprovningens verksamhet är hårt reglerad. På grund av EU-direktiv och förändrade föreskrifter från Vägverket har Bilprovningen under två år genomfört två mycket omfattande förändringar i besiktningsprogrammen. Styrelsen hävdar också att intäktsnivån, som i praktiken fastställs av regeringen, legat stilla i tio år och att kostnadsökningarna hanterats genom ett målmedvetet rationaliseringsarbete.

I en interpellationsdebatt i riksdagen den 12 mars 1999 sade näringsminister Björn Rosengren att Bilprovningen under tidigare år byggt upp en mycket god soliditet som vid bokslutet 1998-12-31 uppgår till 50 procent. ”Regeringen menar att detta inte är i linje med principerna om självkostnadstäckning, och regeringen menar därför att soliditeten bör minskas i stället för att avgifterna höjs.”

Enligt Bilprovningens ledning bör en lämplig storlek på kassan motsvara ungefär en månads omsättning, vilket är ca 100 miljoner kronor. En minskning av kassan till denna nivå skulle innebära att soliditeten blir ca 37 procent.

Enligt den budget som styrelsen antog vid sitt sammanträde den 12 april 1999 beräknades underskottet för 1999 till 49 miljoner kronor. Prognosen för år 2000 var att underskottet skulle uppgå till samma nivå om inga avgiftshöjningar gjordes.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

#### 4.4.4 Ägarstruktur och utdelningar

När AB Svensk Bilprovning bildades var aktiekapitalet 1 miljon kronor. Enligt propositionen om säkerhetsinspektion av motorfordon m.m. (prop.1963:91) ska utdelningen på aktiekapitalet ”i enlighet med vad som gäller för vissa statliga bolag” vara högst 5,5 %. Det innebär högst 55 000 kr per år. Den årliga utdelningen till aktieägarna var under hela 1980-talet 55 000 kr. Under 90-talet har utdelningarna ökat.

År 1994<sup>4</sup> beslöt bolagsstämman att genom fondemission öka aktiekapitalet till 40 miljoner kronor. En överföring skulle göras av 39 miljoner kronor från balanserade vinstmedel. Motivet till fondemissionen var att ägarna ville öka företagens stabilitet inför den avreglering som väntades komma.

I ett aktieägaravtal den 6 september 1994 kom delägarna överens om följande riktlinjer för vinstdisposition:

Av den del av årets vinst som står till bolagsstämmans förfogande för vinstutdelning skall, efter bolagsstämmans val, till aktieägarna utdelas en tredjedel eller ett belopp motsvarande fem procent av det justerade egna kapitalet enligt fastställd koncernbalansräkning, beräknat i enlighet med redovisningsrådets rekommendation RR 01:91 eller den eller de senare rekommendationer som kan komma att träda i dess ställe.

År 1998 kom ägarna överens om en ny utdelningspolicy. Den innebär att en procent av eget kapital, dock max 50 procent av årets vinst, ska delas ut årligen. I september 1998 beslutade AB Svensk Bilprovning extra bolagsstämma om en utdelning till aktieägarna på sammanlagt 3 528 000 kr, vilket var i enlighet med den nya policyn och baserat på utfallet 1997. Den 18 maj 1999 fattades beslut om en utdelning till aktieägarna på sammanlagt 1 480 000 kr baserat på utdelningspolicyn och utfallet för 1998.

För verksamhetsåren 1996 och 1999 fick aktieägarna ingen utdelning. Baserat på utfallen åren 1994 och 1995 beslutades 1995 respektive 1996 om utdelningar på sammanlagt 36,8 miljoner kronor. För åren 1992–1993 var utdelningen sammanlagt 200 000 kr och 1990–1991 sammanlagt 105 000 kr. Under 1990-talet uppgår utdelningarna, baserade på utfallen 1990–1999, till totalt 42 113 000 kr. Därav uppgår utdelningen till svenska staten till 21,9 miljoner kronor och utdelningen till övriga aktieägare till 20,2 miljoner kronor.

Under hela 1980-talet var utdelningen till aktieägarna 55 000 kr per år. Om man antar att utdelningen under de föregående åren varit 55 000 kr per år sedan bolagets verksamhet startade i full skala 1965 tillkommer utdelningar på 1 320 000 kr. Totalt uppgår då utdelningarna under bolagets verksamhetstid till 43 433 000 kr, vilket kan jämföras med ett ursprungligt aktiekapital på en miljon kronor.

I samband med fondemissionen 1994 gjordes vissa förändringar inom gruppen Bilförsäkringsföretagen. Länsförsäkringar Wasa Försäkringsaktiebolag tillfördes de aktier som tidigare ägts av dels Wasa Sakförsäkring, dels Länsförsäkringsbolagen AB. Försäkringsaktiebolaget Holmia tillfördes aktier

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

<sup>4</sup> AB Svensk Bilprovning, protokoll från bolagsstämman 1994-09-06.

som tidigare hade ägts dels av Ansvar, dels av Försäkringsaktiebolaget Holmia.

#### 4.4.5 Kvartalsrapportering och årsredovisning

Näringsdepartementet presenterade den 31 maj 2000 en första samlad kvartalsrapport för företag med statligt ägande. Den avser första kvartalet 2000. Som en del i rapporten redovisas dels Näringsdepartementets, dels Finansdepartementets aktiviteter på ägarstyrningsområdet under första kvartalet.

Enheten för statligt ägande vid Näringsdepartementet presenterade i maj 2000 riktlinjer för den externa rapporteringen från aktiebolag med statlig ägande. Syftet är att aktiebolag med statligt ägande ska var lika väl genomlysta som marknadsnoterade företag. I riktlinjerna understryks kravet på bl.a. en mer utförlig analys av VD/styrelsen över lång- och kortsiktiga hot liksom en analys som ställer resultatutfall mot uppställda mål. Departementet har även utformat ett förslag till innehåll i styrelsens arbetsordning för statliga företag.

#### 4.4.6 Statens ägarpolitik

Regeringen presenterade i juli 2000 en verksamhetsberättelse för "Företag med statligt ägande 2000". Verksamhetsberättelsen ska föreläggas riksdagen som skrivelse.

Enligt verksamhetsberättelsen är målet för statens ägande att skapa värde. För företag med särskilda samhällsintressen, till exempel AB Svensk Bilprovning och Systembolaget AB, innebär detta att de skall skapa värde för samhället genom att uppfylla de särskilda målen och dessutom att resurserna skall utnyttjas effektivt. Regeringen skriver vidare att ägarutövningen blir komplex eftersom statens ägarintressen är så breda och ingår i vitt skilda verksamheter. Statens ägarpolitik måste därför vara olika beroende på om företagen är hel- eller delägda, om företagen skall uppfylla särskilda samhällsintressen och om företagen är lagstadgade monopol eller har ensamställning på marknaden. Regeringen tar AB Svensk Bilprovning som exempel på ett av de företag där flera av dessa förutsättningar råder. Det gör enligt regeringen ägarutövningen mer komplex och som en följd av detta kan utvärderingen av statens ägarpolitik och hur väl företagen uppfyllt målen bli mer krävande.

Enligt regeringen arbetar ägaren med tre verktyg: att se till att företagen har en styrelse vars kompetens och erfarenhet överensstämmer med de behov företaget har, att ställa krav på en snabbare och mer analytisk rapportering som möjliggör jämförelser med andra företag och externa analyser av företaget, samt att i samråd med företaget upprätthålla en optimal kapitalstruktur i företaget för att därigenom bland annat öka fokuseringen på kärnverksamheten.

Regeringen presenterar viktiga policyfrågor för företag med statligt ägande. De gäller statliga företag i IT-samhället, miljöfrågor, könsperspektiv, mångfald, incitamentsprogram, avgångsvederlag och andra ersättningar samt regeringens förvaltningsmandat.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

#### 4.4.7 Riksdagsledamöternas närvarorätt

I bolagsordningen för Aktiebolaget Svensk Bilprovning ingår en bestämmelse om att riksdagsledamot har rätt att närvara vid bolagsstämman och i anslutning till denna ställa frågor.

#### 4.4.8 Revisorerna i statliga bolag

De av bolagsstämman valda revisorerna är bolagsstämmans organ. Bolagsstämman kan ge revisorerna i uppdrag att granska eller sammanställa information i frågor som ligger utanför redovisningsrevisionen. Enligt RRV:s revisor har AB Svensk Bilprovning inte använt den möjligheten.

#### 4.4.9 Styrelseledamöternas roll

Näringsdepartementet genomförde ett styrelseseminarium i januari 2000 för styrelseledamöter i statliga företag. Regeringen ger däremot inte individuella direktiv till ledamöterna i enskilda företag.

#### 4.4.10 Utnämningar av nya styrelseledamöter

Sedan 1998 har samtliga styrelseledamöter som representerar statens ägarandel i AB Svensk Bilprovning lämnat styrelsen och ersatts av nya ledamöter. Styrelserepresentationen bland dem som företräder de privata ägarna har också förändrats. Det är en följd av att det bland de privata ägarna finns grupper av ägare som kommit överens om en viss "rotationsordning".

Enligt Näringsdepartementet är kompetens det viktigaste kriteriet när nya ledamöter ska utses. Innan kandidater ska nomineras bör en dialog föras mellan ägare och ordförande. Hos Näringsdepartementet är man tveksam till den breda dialog som förordas i revisorernas rapport, att utnämningar av nya styrelseledamöter bör göras i dialog mellan ägare, företagsledning och övriga styrelseledamöter.

#### 4.4.11 Försäljning av dotterbolag

AB Svensk Bilprovning har fyra dotterbolag. Diskussioner har förekommit om att sälja dotterbolaget MTC. Inget av de fyra dotterbolagen har uttryckligen tillkommit efter beslut i riksdagen. Därför anser Näringsdepartementet att en eventuell försäljning av något av AB Svensk Bilprovning's dotterbolag inte ska underställas riksdagen.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

#### 4.5 Intressekonflikter mellan staten, övriga ägare och bolaget

I vissa frågor har intressekonflikter funnits mellan staten, övriga ägare och bolagets ledning samt ibland mellan ägarna samlade och bolagets ledning.

Bolagets soliditet byggdes upp under början av 90-talet som en förberedelse för en öppen marknad för kontrollbesiktning. En fondemission genomfördes också mot samma bakgrund. Bolagets aktiekapital ökades från en miljon till 40 miljoner kronor.

Ägarna har ansett att den höga soliditeten blivit ett problem för bolaget genom att det inte funnits incitament att hålla tillbaka kostnaderna. Staten har dessutom ansett att avgifterna inte ska höjas så länge bolaget har stora tillgångar. Det har också funnits en samstämmighet bland ägarna om att det är viktigt att få kontroll över kostnadsutvecklingen i företaget. På det sättet, menar några, har det varit en fördel att man inte fått höja priset. Det har tvingat fram en genomlysning av kostnadssidan. Däremot finns en samstämmighet om att en avgiftshöjning så småningom behövs.

Stora utdelningar gjordes i mitten av 1990-talet. I kontakter med företrädare för statens ägarandel har man framfört att några utdelningar de närmaste åren inte blir aktuella. Denna uppfattning har inte delats av de privata ägarna.

För att hantera den höga soliditeten har ägarna diskuterat att 100 miljoner kronor skulle lyftas ut för att genomföra projekt som gynnar trafiksäkerheten. Projekten skulle genomföras tillsammans mellan Bilprovningen och ägarna i form av kampanjer som också låg i linje med ägarnas verksamhet. Ägarna kom dock inte överens om hur dessa medel skulle användas. Därefter har soliditeten sänkts genom de underskott som uppstått.

En samlad uppfattning bland ägarna är att det sämre ekonomiska resultatet inte beror på ineffektivitet i besiktningens verksamhet. Avgifterna har legat stilla och kraven på besiktningens verksamhet har höjts.

Från de privata ägarna har framförts att Bilprovningens ledning ville få det att framstå som om Bilprovningen var annorlunda än andra företag. När det gäller utvecklingskostnader, utbildning, köp av datautrustning etc. finns stora likheter. Man vill inte säga att t.ex. införandet av ny teknik ska göras långsammare, men har man inte pengarna måste man i andra företag ändra genomförandetakten.

Ägarna har hävdat att basen för verksamheten ska vara bolagets "kärnfär", att utföra periodisk fordonskontroll. Det finns bland ägarna en positiv inställning till att sälja konsulttjänster utomlands, men däremot får inte bolagets pengar riskeras genom ägarengagemang. Det är också viktigt att beakta att mottagarlandet uppfattar att det är svenska staten som man samarbetar med. Ägarna anser att man varit överens om en koncentration på kärnverksamheten men att det inte stämmer med hur bolagets ledning försökt driva verksamheten. Synpunkter har framförts om att bolagets ledning har haft en annan vision för verksamheten. Man har antagligen förutsatt att en privatisering förr eller senare skulle komma och agerat efter det.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 5 Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

Revisorerna har granskat organisationen för och genomförandet av flygande inspektioner på väg. En viktig anledning till granskningen är att riksdagens mål om 120 000 flygande inspektioner per år aldrig uppfyllts. Vidare finns stora skillnader mellan länen när det gäller inspektionernas utfall. I budgetpropositionen 1997 behandlades verksamheten flygande inspektioner på väg. Regeringen gjorde bedömningen att det fanns brister både vad gäller samordning och måluppfyllelse.

I olika sammanhang har avvägningen mellan periodisk fordonskontroll hos Bilprovningen och flygande inspektioner på väg diskuterats. Det yttersta syftet med båda verksamheterna är ökad trafiksäkerhet. Det finns dock liten kunskap om hur sambanden mellan kontrollbesiktning, flygande inspektioner och trafiksäkerhet ser ut. Som en del i granskningen har därför revisorerna beställt en studie om vilken kunskap som finns inom området samt förslag om vilket beslutsunderlag som skulle behövas för att belysa sambanden.

### 5.1 Verksamheten flygande inspektioner

#### 5.1.1 Regler för flygande inspektioner

Bestämmelser om flygande inspektion finns i fordonskungörelsen (SFS 1972:595) och i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:102). Flygande inspektion görs för att kontrollera beskaffenhet och utrustning hos fordon som anträffas på väg. Flygande inspektion ska förrättas av polisman eller bilinspektör som Rikspolisstyrelsen förordnat. Förrättningsmannen får också biträdas av tekniker som förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Om förrättningsmannen påträffar brister som endast är av ringa betydelse ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt ska dessa påpekas för fordonets förare. Om fordonet har stora brister kan det beläggas med körförbud. De brister som påträffas kan också leda till att fordonets ägare får föreläggande om att avhjälpa bristerna och inställa fordonet för kontrollbesiktning eller låta prova fordonet hos en ackrediterad verkstad.

Vid en flygande inspektion av fordon kontrolleras sådana system och komponenter som har betydelse för fordonets trafiksäkerhets- och miljöegenskaper. Enligt VVFS 1998:109 punkt 5.1 ska flygande inspektion föregås av en bedömning av fordonets allmänna skick. Om fordonet bedöms vara i gott skick och en noggrannare kontroll inte är motiverad ska inte flygande inspektion utföras.

En flygande inspektion kan vara fullständig eller begränsad. En fullständig flygande inspektion ska omfatta samtliga 17 nivåer som anges i VVFS 2000:102 punkt 5.7 (som gäller för det aktuella fordonet). Om det konstateras att fordonet har omfattande brister ska kontrollen antingen utföras som fullständig flygande inspektion eller omfatta flera av nivåerna. En begränsad flygande inspektion ska omfatta en eller flera nivåer enligt 5.7 (1–17). I VVFS 2000:102 finns bestämmelser om bedömningar och bedömningsresultat m.m. Som bilagor finns kontrollprogram för olika slags fordon. Inom

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

parentes nedan ges exempel på vad som kan ingå när olika system kontrolleras.

Omfattning av flygande inspektion; nivåer, system och utrustning:

1. Stomme (t.ex. bärande konstruktion som ram och plåtytor)
2. Hjulsystem (t.ex. däck, fälg, hjullager, fjädring, stötdämpare, axel)
3. Drivsystem (t.ex. motor, bränsle- och avgassystem, kraftöverföring)
4. Bromssystem (t.ex. färd broms prestanda, bromskraftfördelning)
5. Styrsystem (t.ex. ratt, rattaxel, styrväxel)
6. Karosseri (t.ex. karossens utsida, bilbälte, lastutrymme)
7. Kommunikation (t.ex. strålkastare, backspeglar, körriktningssvisare)
8. Instrumentering (t.ex. hastighetsmätare)
9. Övrigt (t.ex. kopplingsanordning som dragkula, utskjutande detaljer, identifiering av fordonet)
10. Miljökontroll (avgasreningens utrustning, injustering och funktion)
11. Däck, fälg
12. Avgaser bensindriven (avgashalter koloxid och kolväten)
13. Avgaser dieseldriven (avgasernas röktäthet avseende opacitet)
14. Avgassystem (bl.a. bullernivå)
15. Kopplingsanordning, skydd
16. Provkörning (Undersökning genom normal körning av fordonet för kontroll av broms- och manöverförmåga samt allmän körbarhet. Slutlig kontroll görs av system 1–8 med bl.a. tidigare iakttagelser/felindikationer som grund.)
17. Kontroll av att enkla brister (2x) åtgärdats
18. Fullständig flygande inspektion

Förrättningsmannen ska ha tillgång till resultatet från den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen. Förrättningen får dock utföras om det på grund av avbrott i dataförbindelsen med bilregistret inte är möjligt att erhålla uppgifter. Om samma fel kvarstår, som vid föregående kontrollbesiktning eller flygande inspektion bedömts med (2x), anses fordonet så bristfälligt underhållet att det efter att bristerna åtgärdats ska genomgå kontrollbesiktning.

### 5.1.2 Utglesad kontrollbesiktning och utökad kontroll på väg

År 1993 godtog riksdagen uttalanden av regeringen om att intervallen för kontrollbesiktning skulle glesas ut och att i stället flygande inspektioner på väg skulle öka kraftigt (prop. 1992/93:161, bet. TU29, rskr. 426). Regeringen ansåg att antalet flygande inspektioner borde uppgå till 120 000 år 1994, vilket skulle innebära en fördubbling jämfört med volymen 1993.

Riksdagen beslutade 1996 om en utglesning av de årliga kontrollbesiktningarna (prop. 1996/97:1, bet. TU1, rskr. 115). Beslutet innebar att personbilar och lätta lastbilar fr.o.m. år 1998 inställs för kontrollbesiktning efter tre, fem och sex år och därefter årligen. Enligt tidigare ordning skulle besiktningen göras efter två och fyra år och därefter årligen.

Regeringen hade i sitt beredningsarbete haft tillgång till två förslag, dels från AB Svensk Bilprovning, dels från Vägverket. Det av regeringen fram-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



lagda förslaget överensstämde med förslaget från AB Svensk Bilprovning. Vägverket hade föreslagit att personbilar och lätta lastbilar inställs till kontrollbesiktning vid två, fyra och sex års ålder och därefter årligen.

Regeringen gjorde i budgetpropositionen 1997 (prop. 1996/97:1) bedömningen att samordningen av inspektioner och kontroller av fordon på väg har brister. Ytterligare insatser måste enligt regeringen göras för att förverkliga riksdagens mål om trafiksäkerhets- och miljökontroller på väg. Trafikutskottet upprepade våren 1998 sin uppfattning att utglesningen av intervallen för kontrollbesiktning bör medföra en ökning av antalet flygande inspektioner (bet. 1997/98:TU08).

Utskottet konstaterade också att målet – 120 000 – inte uppnåddes 1996. Då uppgick antalet genomförda flygande inspektioner till 91 568. Utskottet ansåg att flygande inspektioner bör genomföras i planerad omfattning och förutsatte att regeringen verkar för att så sker.

### 5.1.3 Förändrad organisation från 1995

Regeringen beslutade i december 1994 att de bilinspektörer som utför flygande inspektion samt kontroll av yrkesförarens kör- och vilotider skulle överföras från Vägverket till polisväsendet från och med den 1 juli 1995.

I en redovisning till regeringen före beslutet skrev Rikspolisstyrelsen att överförandet av bilinspektörerna till polisen skulle underlätta för polisen att planera och utföra de av regeringen beslutade 120 000 flygande inspektionerna och 60 000 kör- och vilotidskontrollerna årligen. Lämpliga arbetsuppgifter för bilinspektörerna skulle, förutom den planerade fordonskontrollen, vara utbildnings- och utvecklingsverksamhet inom det fordonstekniska området samt deltagande i den fordonskontroll som bedrivs inom polisens löpande trafikövervakning. Vägverket delade inte Rikspolisstyrelsens uppfattning om lämpligheten i att överföra bilinspektörerna till polisen.<sup>5</sup>

Regeringsbeslutet innebar att polismyndigheterna fick det operativa ansvaret för verksamheterna flygande inspektion samt kör- och vilotidskontroll inklusive kontroller i företag. Vägverket har som ansvarig för trafiksäkerheten rollen som beställare av inspektioner och kontroller.

Fordonskontroll på väg har genomförts under lång tid. Under 1940-talet fick dåvarande statens bilinspektion möjlighet att utföra flygande inspektioner. Dessa utfördes av särskilda bilinspektörer. Då TSV bildades 1968 överfördes bilinspektörernas regionala organisation till TSV och därmed även verksamheten med flygande inspektioner. När TSV och Vägverket slogs samman 1993 överfördes bilinspektörerna till Vägverket.

I betänkandet "Trafikpolisen mer än dubbelt bättre" SOU 1992:81 återfinns motiven till att bilinspektörerna år 1995 överfördes till polisen och inte inordnades i Vägverkets organisation. Dels skulle man annars få en situation där tre offentliga kontrollorgan arbetar med fordonskontroll på väg vilket inte torde främja effektiviteten, dels bör man inte i samma organisation både

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

<sup>5</sup> Rikspolisstyrelsen och Vägverket 1995-04-03, gemensam skrivelse till regeringen *Överförande av bilinspektörer från Vägverket till polisväsendet*

utforma regler och bestämmelser och svara för kontrollen av efterlevnaden av dessa.

I regeringens proposition 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet behandlades förslagen i SOU 1992:81. Även betänkandet Det framtida trafiksäkerhetsarbetet (SOU 1991:79) låg som underlag för propositionen. Trafiksäkerhetsutredningen (SOU 1991:79) hade föreslagit att TSV och Vägverket skulle slås samman till en ny myndighet, Vägtrafikverket, som skulle få ansvaret för de centrala myndighetsuppgifterna på trafiksäkerhetsområdet. Vidare föreslogs att fordonskontrollen på väg skulle utföras av AB Svensk Bilprovning som också skulle byta namn till aktiebolaget Svensk fordonskontroll. I propositionen konstateras att Vägverket sedan årsskiftet 1992/93 har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. I detta ansvar ligger frågor om trafikant, fordon och trafikmiljö. För att Vägverket ska kunna ta detta ansvar behöver verket vissa befogenheter såsom bl.a. möjlighet att träffa överenskommelser i fråga om kvalitetskontroll på väg. I propositionen erinras också om de förslag som hade lämnats i betänkandet Kontroll i konkurrens (SOU 1992:115). I betänkandet föreslogs att marknaden för periodisk kontrollbesiktning skulle öppnas för konkurrens från fristående företag.

#### *Vägverkets regleringsbrev*

Enligt Vägverkets regleringsbrev för budgetåret 2000 "får" Vägverket använda medel från anslagsposten Myndighetsutövning "för att täcka merkostnader som uppstår för polisen vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter."

I regleringsbrevet finns inga kvantitativa mål för verksamheten. Det finns inte heller några återrapporteringskrav. Däremot finns bland verksamhetsmålen att Vägverket ska verka för att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland alla trafikanter och att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland förare och företagare inom yrkestrafik.

Verksamheten fordonskontroll på väg behandlades på i stort sett samma sätt i regleringsbrevet för 1999.

#### *Regleringsbrevet för polisväsendet*

I regleringsbrevet för polisväsendet för budgetåret 2000 är ett av verksamhetsmålen inom området "förebyggande verksamhet och övervakning" att "Polisen skall medverka till att uppnå de nationella trafiksäkerhetsmålen om färre skadade och dödade i trafiken. Polisen skall utarbeta en nationell strategi för trafikövervakningen". Återrapporteringskravet för detta verksamhetsmål är att "Redovisningen skall innehålla en redogörelse för den nationella trafikövervakningsstrategin och en nationell analys av hur verksamheten utvecklats och dess resultat". Detta återrapporteringskrav fanns inte i regleringsbrevet 1999. För flera verksamhetsmål finns i regleringsbrevet krav på att en "nationell analys" ska redovisas som en del i återrapporteringen. Detta är nytt för år 2000. Verksamheten flygande inspektioner på väg omnämns inte i regleringsbrevet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

I regleringsbrevet finns också målet att polisväsendets förmåga att analysera verksamhetens resultat, kostnader och kvalitet skall fortsätta att förbättras. Ett av återrapporteringskraven är att ”Rikspolisstyrelsen skall redovisa och kommentera de åtgärder som vidtagits för att förbättra polisväsendets förmåga att analysera verksamhetens resultat, kostnader och kvalitet”.

#### 5.1.4 Överenskommelser nationellt och länsvis

Vägverket har i enlighet med regleringsbrevet svarat för polisens merkostnader för kvalitetskontrollerna på väg. Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna har totalt förfogat över ca 70 miljoner kronor årligen (ca 60 miljoner kronor 1999), vilket har beräknats täcka kostnaderna för 100 årsarbetskrafter (bilinspektörer och inhyrda tekniker) samt för fordon, utrustning och kompetensutveckling av bilinspektörer.

Centralt har Rikspolisstyrelsen och Vägverket årligen kommit överens om omfattning och inriktning av verksamheten samt fördelat de flygande inspektionerna på län. Överenskommelse har därefter träffats mellan Vägverkets regioner och polismyndigheterna i respektive län.

Ramöverenskommelsen mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket 1999 innehåller allmänna skrivningar om inriktning och omfattning av den allmänna trafikövervakningen. Verksamheten ska främst inriktas på de trafikmiljöer och trafiksituationer där olycksrisken är störst och tidpunkter då trafikintensiteten är högst, samt utformas så likformigt som möjligt vid polismyndigheterna så att omotiverade skillnader i verksamheten inte uppstår.

När det gäller flygande inspektioner samt kör- och vilotidskontroll är inriktningen att risken att bli upptäckt ska öka om man kör ett trafikfarligt fordon eller bryter mot kör- och vilotidsbestämmelserna. Flygande inspektioner ska ha en sådan inriktning och omfattning att andelen trafikfarliga och från miljösynpunkt bristfälliga fordon på vägarna minskar.

I en bilaga till överenskommelsen finns en fördelning av antalet inspektioner och kontroller på länen. Denna fördelning utgör underlag när Vägverkets regioner beställer inspektioner och kontroller från polismyndigheterna. År 1999 omfattade ramöverenskommelsen 103 500 flygande inspektioner, samtidigt som ambitionen var att uppnå 110 000. Antalet kör- och vilotidskontroller enligt SFS 1995:521<sup>6</sup> skulle uppgå till 60 000. Antalet vilotidskontroller enligt SFS 1994:1297<sup>7</sup> skulle uppgå till 16 000. Antalet företagsbesök enligt de två författningarna skulle vara 600 respektive 320. Behovet av bilinspektörer/tekniker för att fullgöra uppdraget beräknades till 100. Beräkningen bygger på att varje bilinspektör tas i anspråk 120 medeldygn för flygande inspektion och 60 medeldygn för kör- och vilotidskontroll inkl. företagsbesök.

<sup>6</sup> SFS 1995:521 innehåller bestämmelser som enligt EES-avtalet skall gälla som svensk rätt och föreskriver kontroll på väg och i företagens lokaler av kör- och vilotider samt färdskrivarens funktion.

<sup>7</sup> SFS 1994:1297 avser vägtransporter av personer eller gods som utförs i förvärvsverksamhet inom landet med i Sverige registrerade fordon som används för lätta godstransporter, taxitrafik, skolskjutstrafik och lantgårds transport av mjölk och foder.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Enligt ramöverenskommelsen ska minst 40 procent av de flygande inspektionerna omfatta tunga fordon. Mätning av avgaskatalysator ska utföras på minst 50 procent av de bensindrivna bilar som inspekteras. Mätning av fordonsbuller bör regelmässigt ingå när polismyndigheterna erhållit instrument för detta och föreskrifter för mätningens genomförande meddelats av Vägverket.

Enligt överenskommelsen svarar Vägverket för utbyggnad av trafikkontrollplatser enligt en nationell plan för utbyggnad som beslutats av Vägverket efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

Länspolismästaren och vägdirektören i respektive län och vägverksregion träffar överenskommelser angående trafiksäkerhetsarbetet i respektive län. Överenskommelserna följs upp med träffar under året.

Överenskommelserna har något olika utseenden i olika län men omfattar trafikövervakningens inriktning vilket bl.a. omfattar hastighetsövervakning, bilbältesanvändning, trafiknykterhet, andra regelöverträdelser, kvalitetssäkring av transporter, utbyggnad av trafikkontrollplatser, utbildningsinsatser samt informationsutbyte om olycksutveckling och enskilda olyckor, om pågående åtgärder längs vägarna m.m.

Därutöver har varje år, fram till och med 1999, Vägverkets regioner och polismyndigheterna kommit överens om en beställning av flygande inspektioner samt kör- och vilotidskontroller. Dessa överenskommelser har bl.a. reglerat omfattningen av kontrollerna/inspektionerna utifrån de nationellt fastställda kvoterna, genomförande, resultatredovisning och vilka ersättningar som ska utgå. Ersättningarna har getts i något olika former i olika län. I vissa län har ersättningar betalats mot verifierade kostnader. I andra län har ersättningar getts i form av ett å-pris. I några län har å-priset kombinerats med en fast del. Enligt vad som framkommit under granskningen har det inte varit några problem när det gäller att mellan Vägverkets regioner och polismyndigheterna komma överens om de ekonomiska ersättningarna, mer än att överläggningarna tar viss tid i anspråk.

### 5.1.5 Sen överenskommelse för år 2000

Först den 20 juni träffades en central överenskommelse mellan Vägverket och polisen för år 2000. Vägverket ställer 35 miljoner kronor till förfogande för verksamheten. Tidigare har medlen fördelats till cheferna för Vägverkets regioner som hanterat ersättningarna i samarbete med polismyndigheterna i länen. År 2000 utbetalar Vägverkets huvudkontor medlen till Rikspolisstyrelsen, som ska ta initiativ till en ekonomisk redovisning av polisens merkostnader. Inga kvantifierade mål för flygande inspektioner anges för år 2000.

En väsentlig skillnad mot tidigare överenskommelse är att man ska eftersträva att förlägga flygande inspektioner till kontrollplatser där rullbromsprovare finns eller kan användas. Inspektionerna ska inriktas mot sådan utrustning som erfarenhetsmässigt har brister som har stor betydelse för trafiksäkerheten. När kontrollerna genomförs ska särskild vikt läggas vid kontroll av broms-, styrsystem och draganordningar hos tunga fordon. Kontrollplatsernas kod ska anges på bevisen om att man genomfört flygande

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

inspektion, vilket kommer att underlätta uppföljning av hur mycket kontrollplatserna används.

En ytterligare förändring är en betydligt starkare skrivning än tidigare när det gäller uppföljning och resultatutvärdering. Rikspolisstyrelsen och Vägverket ska samverka för en utveckling av verksamheten så att förväntade resultat kan uppnås på ett effektivt sätt. Myndigheterna ska gemensamt analysera utfallet och metoder från inspektioner och kontroller senast under februari 2001.

En viktig anledning till att årets överenskommelse försenades var att regeringen begärt att Vägverket ska omfördela sina insatser inom trafiksäkerhetsområdet. I budgetpropositionen för år 2000 (prop. 1999/2000:1) föreslog regeringen att Vägverkets anslag för sektorsuppgifter skulle minskas med 310 miljoner kronor jämfört med 1999. Motivet var att sektorsuppgifterna inte uppvisat önskvärt resultat inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen bedömde därför att medlen för s.k. reformarbete skulle minskas under år 2000. Även medlen för administration minskades. I stället föreslogs att en anslagspost om 400 miljoner kronor, inom anslaget A2 Vägghållning och statsbidrag, skulle införas för förstärkt trafiksäkerhetsarbete.

På regeringens uppdrag har Vägverket redovisat omprioriteringar som skulle kunna ge snabba effekter på trafiksäkerhetsmålen. För att skapa ett utrymme om 400 miljoner kronor för dessa åtgärder har Vägverket bl.a. halverat de medel som tidigare år reserverats för polisens kvalitetskontroller. I ett brev (2000-03-03) till Rikspolisstyrelsen skriver Vägverket att man är införstådd med att antalet kvalitetskontroller på sikt kommer att minska till ca 70 000. Vägverket föreslår därför en ändrad inriktning och effektivisering av kontrollarbetet som skulle kunna ge betydande kvalitetshöjningar. Ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle dessa kunna balansera den minskade volymen. Vidare påpekar Vägverket att formuleringen i regleringsbrevet för Vägverket är att man får använda medel för att täcka polisens merkostnader.

Rikspolisstyrelsen har i ett brev (2000-04-23) till regeringen hemställt om att regeringen för år 2000 anvisar Rikspolisstyrelsen 28 miljoner kronor för fordonskontroller på väg. Då skulle polisens beräknade merkostnader om 63 miljoner kronor täckas. Vidare föreslår Rikspolisstyrelsen att regeringen fr.o.m. år 2001 höjer anslaget till polisen med 70 miljoner kronor för att på så sätt beakta polisens merkostnader för fordonskontroller på väg. Rikspolisstyrelsen har invändningar mot finansieringskonstruktionen och anser att medel bör anvisas över polisväsendets anslag. RPS redovisar även de svårigheter och konsekvenser som uppstår till följd av den snabba minskningen av medlen.

Vägverket driver inga förslag om att göra radikala förändringar av rollerna utförare och beställare. Däremot har man ambition att verksamheten ska fungera väl. Vägverket betonar vikten av tydliga direktiv.

#### 5.1.6 Antal kontroller och personella resurser

Enligt ramöverenskommelsen för 1999 skulle 103 500 inspektioner genomföras, men en gemensam strävan skulle vara att uppnå minst 110 000 in-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

spektioner 1999. Nedan framgår antalet utförda flygande inspektioner för vilka Vägverket betalat polisens merkostnader:

1999	88 248
1998	93 638
1997	89 351
1996	91 568
1995	38 047 (avser andra halvåret för vilket målet var 60 000)

Härutöver förekommer flygande inspektioner utförda av polisman i allmän trafikövervakning. Under 1998 och 1999 utfördes totalt 112 470 respektive 102 701 flygande inspektioner. Då ingår inspektioner utförda av såväl bilinspektörer och tekniker som polismän. Av dessa inspektioner utgjordes 93 638 respektive 88 248 av kvalitetskontroller som utförs av bilinspektörer och tekniker. Dessa kontroller ingår i ramöverenskommelsen och Vägverket betalar polisens merkostnader för kontrollerna.

Kör- och vilotidskontroller samt kontroll av färdskrivare görs ofta i samband med flygande inspektioner av fordon i yrkestrafik. De uppgick till 40 531 kontroller 1999. Dessutom gjordes 942 företagsbesök. Dessa kontroller ingår också i ramöverenskommelsen mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen, och Vägverket betalar polisens merkostnader för kontrollerna. De kontroller som utförs av poliser får inte ersättas, men däremot räknas de in i statistiken över utförda kör- och vilotidskontroller.

Våren 2000 fanns 85 bilinspektörer anställda inom polisväsendet varav två arbetar på Rikspolisstyrelsen med samordning av verksamheten. När bilinspektörerna överfördes till polisen gick ett 20-tal över från Vägverket. Övriga har anställts eller rekryterats av polisen. Tekniker från Bilprovningen kan biträda poliser eller bilinspektörer. För år 1999 fanns ett avtal som gav möjlighet att använda tekniker motsvarande 15 manår från Bilprovningen. Dessutom har ungefär 500 poliser förordnande att göra kontroller. Prövningen av vem som får förrätta flygande inspektioner görs av Rikspolisstyrelsen.

När grupper av bilinspektörer och poliser arbetar med fordonskontroller på väg arbetar man tillsammans. Generellt kan man säga att bilinspektörerna gör den tekniska fordonskontrollen medan poliserna stoppar fordonen samt gör kör- och vilotidskontroller. Dessutom har polisman befogenheter som inte bilinspektörerna har. Det gäller t.ex. kontroll av farligt gods och lastsäkring samt befogenhet att ingripa mot brott. Både poliser och bilinspektörer har dock rätt att stoppa fordon. Bilinspektörerna skulle teoretiskt sett kunna arbeta ensamma. Genom samarbetet mellan bilinspektörer och poliser finns möjlighet till mer omfattande kontroller. Polisens närvaro upplevs även som en trygghet i arbetet. Dessutom har även många trafikpoliser stor fordonsteknisk kompetens och deltar även i den flygande inspektionen.

Gruppernas sammansättning vid de flygande inspektionerna varierar mellan länen. En grupp kan bestå av två-tre bilinspektörer, två-tre polismän samt ibland tekniker från Bilprovningen. I en del län deltar ett större antal poliser. Exempelvis finns i ett av länen 4 bilinspektörer och ca 30 trafikpoliser i yttre tjänst. Trafikpoliserna är indelade i fyra turlag. Bilinspektörerna åker runt

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

och deltar i alla fyra turlagen. Det leder bl.a. till att kunskap när det gäller fordonskontroll sprids bland alla trafikpoliser. Dessa trafikpoliser avsätter dock inte mer än 15–20 procent av sin tid till denna verksamhet. Poliserna genomför också andra kontroller som hastighets- och nykterhetskontroller i samband med fordonskontrollerna. Att polismyndigheterna kan låna in tekniker ger ökad flexibilitet men det är enbart i ett fåtal län som möjligheten att använda personal från Bilprovningen utnyttjas. År 1999 var den totala volymen sju årsarbetare.

Rikspolisstyrelsen och Vägverket kom i februari 1998 överens om ett utvecklingsprogram för fordonskontroll på väg. I överenskommelsen finns ett antal åtgärder som ska vidtas för att målen ska kunna nås. 1998 hade polismyndigheterna 75 bilinspektörer. Genom avtal med AB Svensk Bilprovning förfogade man dessutom över tekniker, motsvarande ca 15 årsarbetskrafter, som biträde vid fordonskontrollernas genomförande.

I utvecklingsprogrammet konstateras att 100 årsarbetskrafter behövs för att uppnå uppsatta mål. Då ingår genomförande av 120 000 flygande inspektioner, 80 000 kör- och vilotidskontroller samt ca 1 000 besök i företag. Programmet behandlar också frågor om utbildning, utrustning, framtagande av en särskild besiktningshandbok och utökning av antalet kontrollplatser. Av programmet framgår också att ramöverenskommelsen för 1997 innehöll en ambition om att målet 120 000 inspektioner skulle nås år 1999.

För 1999 fanns alltså 100 årsarbetskrafter att tillgå medan målet för antalet flygande inspektioner var 103 500. Slutsumman 1999 blev 88 248 flygande inspektioner. Slutresultatet för 1999 påverkades dock negativt av dataproblem som förekom under året och varade till början av år 2000. Att en ny föreskrift om flygande inspektioner trädde i kraft den 1 februari 1999 kan också ha bidragit till att verksamheten inte i början av året kom i gång med full kapacitet.

Betydligt större personalresurser förefaller användas i verksamheten än som förutsatts i överenskommelserna mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Det förekommer att de polisiära insatserna för fordonskontroll betydligt överstiger de ca 20 procent av trafikpolisens totala resurser som man inom polisväsendet anser ska vara ett riktmärke för insatserna. Det kritiserar inom polisen då hastigheten anses vara den variabel som är starkast olycks- och skaderelaterad. Bilinspektörerna är inordnade i polisens schemaläggning, vilket kan innebära att en större del av tiden ägnas åt verksamhet som ligger vid sidan av verksamheten fordonskontroller på väg än vad som var fallet innan bilinspektörerna överfördes till polisen.

Innan överförandet från Vägverket till polisen fanns 25 bilinspektörer som arbetade med fordonskontroller på väg. Bilinspektörerna utförde även förarprov för körkort. Bilinspektörerna gjorde 20–25 000 flygande inspektioner per år.

En svårighet när det gäller att bedöma uppnådda kvantitativa resultat är att det totala antalet registrerade flygande inspektioner överstiger det antal som Vägverket ersätter polisen för. Som tidigare nämnts genomfördes 1999 totalt 102 700 flygande inspektioner, varav 88 200 utfördes av bilinspektörer/tekniker. Vid dessa inspektioner medverkade som ovan nämnts även poliser. Cirka 14 500 flygande inspektioner utfördes av enbart poliser i sam-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

band med allmän trafikövervakning. Vägverket betalar polisens merkostnader för kontroller utförda av bilinspektörer/tekniker. Vägverket och polisen är överens om att det enbart är dessa inspektioner som ska ställas i relation till riksdagens uttalade målsättning för antalet flygande inspektioner.

I propositionen 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet skriver regeringen att samarbetet mellan Vägverket och polisen bör befästas genom centrala och regionala överenskommelser om samarbetets inriktning och omfattning. Utöver vad myndigheterna kommit överens om ankommer det på polisen att avgöra vilka ytterligare övervaknings- och kontrollåtgärder som bör genomföras. För att polisen ska kunna erbjuda sina tjänster i erforderlig utsträckning ska Vägverket bestrida de merkostnader som uppstår för polisens medverkan vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter. Regeringen skriver också att polisens resurser i första hand ska användas för övervakningsverksamhet.

### 5.1.7 Stora skillnader i utfall mellan olika län

Utfallet av de flygande inspektionerna 1998 och 1999 visar att ungefär var fjärde bil inte får någon anmärkning, medan ungefär en på hundra beläggs med körförbud. Utöver dessa två kategorier framgår i tabellen nedan fem typer av förelägganden som flygande inspektioner kan resultera i.

**Tabell 5.1 Utfall av samtliga flygande inspektioner 1998 och 1999**

	1998	1999
Körförbud	0,6 %	1,4 %
Föreläggande om kontrollbesiktning inom viss tid	10,5 %	8,5 %
Efterkontroll hos Bilprovningen/ackrediterad verkstad	44,2 %	23,9 %
Påpekande/Åtgärda enkla brister (2x)	21,5 %	41,3 %
Fullständig registreringsbesiktning	0,5 %	0,5 %
Begränsad registreringsbesiktning	0,2 %	0,1 %
Ingen anmärkning	22,6 %	24,3 %

Källa: Vägverket och Rikspolisstyrelsen

Det finns stora skillnader mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. I tabellen nedan redovisas lägsta och högsta procentuella värde bland de 21 polismyndigheterna.

**Tabell 5.2 Utfall av flygande inspektioner bland polismyndigheterna procent**

	1998	1999
Körförbud	0,1–1,2	0,2–3,0
Föreläggande om kontrollbesiktning inom viss tid	2–23	3–15
Efterkontroll Bilprovningen/ackrediterad verkstad	25–76	13–33
Påpekande/Åtgärda enkla brister (2x)	5,5–44	24–68
Ingen anmärkning	4–50	8–50

Källa: Vägverket och Rikspolisstyrelsen

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



Spridningen mellan polismyndigheterna är alltså mycket stor. Det har inte gjorts någon analys av vad skillnaderna beror på vare sig hos polismyndigheterna eller hos Rikspolisstyrelsen. Följande förklaringar är möjliga:

Enligt Vägverkets föreskrifter om flygande inspektion (VFS 2000:102) ska flygande inspektion föregås av en bedömning av fordonets allmänna skick. Om fordonet bedöms vara i gott skick och en noggrannare kontroll inte är motiverad ska inte flygande inspektion utföras. Bedömningen av fordonets allmänna skick och ställningstagandet till om en flygande inspektion ska påbörjas görs på olika sätt i olika län. Den höga andelen fordon utan anmärkning i vissa län talar för att i stort sett alla fordon som stoppas bokförs som flygande inspektioner. I andra län arbetar man på ett annat sätt. Om fordonet bedöms vara i gott skick företas ingen flygande inspektion. Det kan även vara så att urvalet av vilka fordon som stoppas görs på olika sätt. Vilken utrustning och hur väl utrustade kontrollplatser polismyndigheterna har tillgång till kan också påverka resultaten. Dessa skillnader medför att de redovisade resultaten för olika län egentligen inte är jämförbara.

Inom AB Svensk Bilprovning görs en kontinuerlig uppföljning av den tekniska kvaliteten i besiktningens arbetet. Det görs genom normeringsbesiktningar, ”100-protokoll”, teoretiska test, eftergranskning, individuella uppföljningar m.m. Ingenting av detta förekommer hos polisen. Ett exempel har nämnts när några av polisens medarbetare i ett län deltog vid Bilprovningens normeringsbesiktning. Det var dock ett enstaka tillfälle. Avsaknaden av denna typ av uppföljningar gör att bedömningarna av olika fordonsbrister sannolikt skiljer sig åt dels mellan polismyndigheterna, dels mellan polisen och Bilprovningen.

Ytterligare en källa till skillnader är att de flygande inspektionerna kan ha olika inriktning. Endast fyra procent av alla flygande inspektioner är fullständiga inspektioner. Hela 96 procent utgörs alltså av begränsade flygande inspektioner. Urvalet av vilka system och vilken utrustning som kontrolleras kan skilja sig åt mellan polismyndigheterna.

I syfte att använda tillgängliga medel så att de så väl som möjligt främjar trafiksäkerhetsmålen för Rikspolisstyrelsen och Vägverket diskuteras om inspektionernas inriktning. Den vanligaste orsaken till att bilar underkänns vid flygande inspektioner är brister i bromssystemen. Bland tunga fordon finns ofta anmärkningar som gäller bromsar. Av alla körförbud som meddelas vid fordonskontroller avser 70 procent brister i fordonens bromssystem. Omfattande investeringar har gjorts i bromsprovningens utrustning och Vägverket har iordningställt 89 kontrollplatser i landet där rullbromsprovare kan användas.

### 5.1.8 Inspektionsresor

På Rikspolischefens uppdrag genomförs inspektion av trafikövervakningsverksamheten vid polismyndigheterna. Inspektionerna har utförts av en grupp med representanter för både Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna. En inspektion i ett län pågår 2–4 dagar och återkommer med några års mellanrum.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Inspektionerna inriktas i huvudsak på de huvudområden inom trafiksäkerhetsområdet som anges i det nationella trafiksäkerhetsprogrammet: trafiknykterhet, hastigheter, vissa beteendebrott och fordonskontroll.

Inspektionsgruppen har utarbetat jämförelsetal för att ge underlag för att jämföra utfallet av verksamheten vid de olika myndigheterna. Jämförelsetalen för olika aktiviteter anger förhållandet mellan redovisad resurstid i förhållande till antalet rapporter. Rapporterna avser hastighetsövervakning, fordonskontroll och allmän trafikövervakning. Ur inspektionsprotokollen framgår att det finns stora skillnader mellan olika trafikpolisenheter. Det framgår också att tidsåtgången förändras mellan inspektionstillfällena, vilket kan vara en tidsperiod av 5–6 år. Förändringarna går i de flesta fall i positiv riktning, men även försämrade utfall förekommer. Jämförelsetalen tas fram enbart i samband med inspektionsresorna. De tas inte fram regelbundet inom polismyndigheterna.

Ur inspektionsprotokollen framgår bl.a. påpekanden som gäller fordonskontrollen:

- Fordonskontrollernas fördelning över vägnätet i länet samt under året.
- Lågt utnyttjande av iordningsställda kontrollplatser.
- Kör- och vilotidskontrollernas fördelning mellan tung och lätt yrkestrafik. Större insatser bör styras över mot lätta fordon.
- De polisiära insatserna för fordonskontroll bör inte överstiga 20 procent av trafikpolisens totala resurser.
- Antalet ordningsbotförelägganden som utfärdats motsvarar inte antalet uppmärksammade fordonsbrister i samband med fordonskontroll.

Inspektionerna uppmärksammar även frågor om närpolisens roll i trafikövervakningen, patrulleringsformer och trafikpolisens tjänstgöringstider. Det betonas att det är viktigt att ha så stor personalresurs som möjligt under de tider då det är högtrafik. Inspektionsgruppen granskar tjänstgöringslistorna och framför förslag till förändringar. Det förekommer att exempelvis resursuttaget på fredagar är lägre än övriga vardagar.

### 5.1.9 Avsaknad av samordning

Från flera håll betonas behovet av utökad samordning. Det gäller hela trafikövervakningen. De förhållanden som framhålls gäller även för flygande inspektioner.

Bland trafikpolischeferna efterlyser man ett utökat centralt stöd för trafikövervakningen. Den tillsynsverksamhet som bedrivs av Rikspolisstyrelsen är så sällan förekommande att felaktiga prioriteringar och inriktningar inte uppmärksammas i tid. Det gör att trafikövervakningsarbetet under långa perioder bedrivs mindre effektivt än som är möjligt. Trafikpolischeferna anser också att trafikövervakningen är en verksamhet där kravet på enhetlighet är särskilt framträdande. Därför bör Rikspolisstyrelsen utfärda föreskrifter för verksamheten.

Vidare finns bland trafikpolischeferna uppfattningen att en funktion bör finnas på Rikspolisstyrelsen som har till uppgift att arbeta för en trafikövervakning som tillgodoser kravet på enhetlighet och samordning. Det kan gälla

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

behovet av gemensamma landsomfattande insatser, fördelning av gemensamma totala trafiksäkerhetsmål, en gemensam tillämpning av olika bestämmelser och kontinuerlig uppföljning.

Enligt Vägverket saknar Rikspolisstyrelsen mandat att leda den regionala trafikpolisens arbete med kvalitetskontroller på väg. Förhållandet har fått till följd att kontrollarbetet inte är samordnat polismyndigheterna emellan. Utfallen från kontrollerna visar att det finns skillnader mellan de regionala polismyndigheterna vid genomförandet av flygande inspektioner, bedömningar av bristfälligheter samt vid rapportering av konstaterade överträdelser vid kör- och vilotidskontroller.

Medarbetare inom Vägverket har också framfört att resurserna vid Rikspolisstyrelsen för att samordna verksamheten är alldeles för begränsade. Det behövs betydligt mer resurser för att arbeta med kompetensutveckling, rekrytering, information och stöd till verksamheten. När Vägverket eller Trafiksäkerhetsverket hade ansvar för verksamheten fanns betydligt större stöd för verksamheten på fältet. Det fanns bredare och djupare kompetens centralt. Vidare framförs att det tidigare fanns mer omfattande utbildning för bilinspektörerna.

I en artikel av NTF:s ordförande Björn Eriksson och VD Brittmarie Utterström (Dagens Nyheter den 4 november 1999) framförs synpunkten att trafikövervakningen inte är tillräckligt effektiv. Detta är ett skäl till att nollvisionens första etappmål – högst 400 döda år 2000 – sannolikt inte uppnås. Enligt artikeln har antalet tjänster inom trafikpolisen halverats under 1990-talet samtidigt som verksamheten har låg prioritet jämfört med andra grenar inom polisen.

Artikelförfattarna vill inrätta en nationell trafikpolis som står under direktiv från Rikspolisstyrelsen. Efter reformerna på 1960- och 1970-talet lades ansvaret för trafikövervakningen på regional och lokal nivå. Enligt artikelförfattarna har detta medfört stora skillnader mellan olika delar av landet. Det gäller kvaliteten på övervakningen, inriktningen, bedömningen av överträdelser, samordning, långsiktiga strategier m.m. Vägverket borde kunna lägga en del av sektorspengarna på riktade åtgärder i form av trafikkontroller om man ser att betydligt fler liv därigenom kan räddas.

#### *Polismyndigheterna är självständiga myndigheter*

Polisverksamheten bedrivs främst av polismyndigheterna i landets polisdistrikt som vardera omfattar ett län. Rikspolisstyrelsen är central förvaltningsmyndighet för polisväsendet och utövar tillsyn över detta. RPS styrning av polisverksamheten utövas främst genom utfärdande av allmänna råd. Rikspolisstyrelsen får inom vissa särskilt angivna områden meddela föreskrifter, dock enbart för att tillgodose behovet av enhetlighet. Rikspolisstyrelsen har t.ex. när det gäller trafikövervakning meddelat föreskrifter om viktigare specialutrustning.

Från och med 1999 har Rikspolisstyrelsen fått utökade möjligheter att samordna polismyndigheternas verksamhet. Från 1999 har Rikspolisstyrelsen enligt 2 § förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen till uppgift att utveckla och precisera de mål och riktlinjer som riksdagen och regeringen lägger fast för polisverksamheten samt förmedla detta till polis-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

#### Bilaga 1

ganisationen. Uppdraget tar sikte på att i första hand vara ett stöd för polismyndigheterna i deras styrning och utveckling av verksamheten. Arbetet har ännu inte helt funnit sina former. RPS har gjort preciseringar som uppges vara ett första sammanhållet men preliminärt försök att fullfölja denna uppgift.<sup>8</sup>

Ett av verksamhetsmålen för polisen är att medverka till att uppnå de nationella trafiksäkerhetsmålen om färre skadade och dödade i trafiken. Rikspolisstyrelsens precisering är att polisens insatser främst ska inriktas mot efterlevnad av hastighetsbestämmelserna, trafiknykterhetsbrott och efterlevnaden av bilbältesreglerna. Verksamheten flygande inspektioner/fordonskontroll nämns inte.

I polisväsendets budgetunderlag för åren 2001–2003 (Rikspolisstyrelsen 2000-02-23) skriver bl.a. RPS om polisens förmåga att i dag lösa sina uppgifter. Man anser att polisväsendet endast med största ansträngning kan klara sina uppgifter, dels till följd av att polisväsendets ekonomi har underminerats genom en flerårig underkompensation av pris- och löneuppräknings i kombination med vissa kostnadsökningar, dels att antalet anställda påtagligt minskat de senaste åren.

#### *Revisorernas skrivelse om polisen*

Riksdagens revisorer har tidigare i en skrivelse till riksdagen uppmärksammat styrningsproblem inom polisväsendet (skr. 1993/94:RR2). Revisorerna föreslog bl.a. en försöksverksamhet för att utröna om en samlad ledningsfunktion för trafikpolisen skulle kunna åstadkomma en effektivare styrning och därmed en ökad effektivitet inom trafikövervakningen.

#### **5.1.10 Trafikkontrollplatser och utrustning**

Längs det svenska vägnätet finns 89 kontrollplatser som används för flygande inspektioner och som är utrustade med rullbromsprovare alternativt eluttag (380 volt) för mobila rullbromsprovare. Av de 89 kontrollplatserna är elva stycken av klass tre. Det innebär att de är mycket väl utrustade med bl.a. en byggnad och en fast anläggning för rullbromsprov. Dessa elva anläggningar är byggda av Vägverket som också äger byggnaderna och svarar för underhåll. Utrustningen ägs av polisen. Utöver de 89 kontrollplatserna finns ett stort antal platser som används för flygande inspektioner men som saknar eluttag och belysning.

Fram t.o.m. 1999 har det inte funnits någon samlad bild av hur mycket kontrollplatserna används. Enligt den centrala överenskommelsen 2000 kommer en kodning att göras som kommer att göra det möjligt att både följa upp i vilken omfattning kontrollplatserna utnyttjas och att analysera statistik grundad på de inspektioner som utförts på olika kontrollplatser.

Det finns stora skillnader mellan länen när det gäller polisens tillgång till kontrollplatser med eluttag. Det finns län som helt saknar kontrollplatser med

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

<sup>8</sup> Reviderade planeringsföresättningar för åren 2000–2002, Rikspolisstyrelsen

eluttag. Detta begränsar möjligheterna att utnyttja de mobila rullbromsprovare som köpts in till polisen.

Polisen och Vägverket har i olika överenskommelser varit överens om att kontrollplatser ska byggas ut. De har ansetts nödvändiga för att kunna utnyttja utrustning som rullbromsprovare och vågar, samt för att kunna utföra fordonskontroller utan att störa eller utsätta andra trafikanter för risker. En avvägning som diskuteras är om det är bättre att satsa på fler, mindre utrustade, kontrollplatser än ett fåtal stora och mycket välutrustade. Det finns olika bedömningar av om det är bra med de större kontrollplatserna. På en del håll vill man ha en större spridning av verksamheten inom länet. Ett problem som främst gäller de större kontrollplatserna är att åkarna ”tipsar” varandra om att fordonskontroll pågår. En del förare försöker då välja andra vägar för att undvika kontroll. Samtidigt framhåller polisen att en del yrkesförare gärna blir föremål för kontroll eftersom de har orimligt långa körtider.

Vägverkets huvudkontor har sammanställt de utbyggnadsplaner som finns inom Vägverkets regioner. Därmed finns en nationell utbyggnadsplan. Det finns däremot inte en nationell planering när det gäller kontrollplatser. Det har medfört nämnda skillnader mellan länen. Vidare har ingen samlad bedömning gjorts av hur kontrollplatserna bör fördelas för att på bästa sätt vara anpassade till den långväga tunga trafiken.

Under granskningen har frågor tagits upp som rör polisens investeringar i utrustning. Under 1999 har samtliga polismyndigheter utrustats med två nya bullermätare per län för att mäta fordonsbuller. Kostnaden är totalt ca fem miljoner kronor. Utbildning har genomförts under 1999 inför användningen av den nya utrustningen. Vägverket hade ännu inte, sommaren 2000, gett ut föreskrifter om användningen av de nya bullermätarna. Det gör att de inte kan kalibreras och användas. Polismyndigheterna har i avvaktan på att kunna använda den nya utrustningen inte kalibrerat sin gamla utrustning. Sammantaget är situationen att vare sig den gamla eller nya utrustningen används, och inga bullermätningar utförs trots att behovet uppges vara stort i landet. Från Vägverkets sida uppges att polisen upphandlat ny utrustning innan förutsättningarna var klara för hur mätningarna skulle göras.

#### 5.1.11 Bilprovningens medverkan

Av Bilprovningens 175 stationer är ett tjugotal så belägna att de skulle kunna utgöra kontrollplatser för fordonskontroll på väg. Under 1998–1999 har två projekt bedrivits i samverkan mellan Bilprovningen, Vägverket och polisen i syfte att i samband med att Bilprovningen bygger nya stationer även bygga kontrollplats för fordonskontroll på väg. Tanken var då att utnyttja lokaler, utrustning och personal gemensamt. Vägverket drog sig ur projekten till följd av minskade anslag.

År 1999 fanns två avtal mellan AB Svensk Bilprovning och Rikspolisstyrelsen. Enligt det ena avtalet kan utrustning på Bilprovningsstationerna hyras av polisväsendet. Det gäller bilprovningssbanor i kontrollhall, nyttjande av fordonsvågar, utförande av bromsprov samt miljökontroller. Möjligheten för polisen att hyra utrustning och lokaler har utnyttjats i liten omfattning. Bilprovningen uppger att polisen vid 2–3 tillfällen per år har hyrt hallar med

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

bromsprovare. Rikspolisstyrelsen uppger att kontrollhallar och utrustning under år 1999 hyrdes till en kostnad av 31 000 kr.

Enligt det andra avtalet kan tekniker från Bilprovningen hyras ut för att utföra flygande inspektioner av fordon på väg i samarbete med poliser och bilinspektörer.

År 1999 motsvarade uthyrningen av tekniker från Bilprovningen 7 årsarbetare. År 2000 räknar vare sig Bilprovningen eller polisen med att användning av personal från Bilprovningen kommer att äga rum med anledning av de minskade ekonomiska resurserna för verksamheten.

Uthyrningen av personal från Bilprovningen omfattade 1995 och 1996 ca 20 årsarbetare för att år 1997 och 1998 minska till 14–15 årsarbetare. Volymer har minskat till följd av att polisen ökat den egna bemanningen.

#### *Två betänkanden behandlade fordonskontrollen*

Som tidigare nämnts föreslogs 1991 i betänkandet ”Det framtida trafiksäkerhetsarbetet” (SOU 1991:79) att fordonskontrollen på väg skulle utföras av AB Svensk Bilprovning. Hösten 1992 avlämnade Trafikpolisutredningen sitt betänkande ”Trafikpolisen mer än dubbelt bättre” (SOU 1992:81). Utredningen föreslog att fordonskontrollen på väg skulle utökas – särskilt beträffande tunga fordon. Genom samarbete mellan polisen och AB Svensk Bilprovning skulle resurser som genom minskning i den obligatoriska kontrollbesiktningen frigörs hos Bilprovningen användas för fordonskontroll på väg. Genom 20 kr per år på registerhållningsavgiften beräknades Bilprovningens personal kunna medverka vid minst 300 000 fordonskontroller på väg. Den utvidgade fordonskontrollen på väg borde planeras genom trepartssamverkan mellan Bilprovningen, trafikpolisen och Vägverket. När regeringen i proposition 1992/93:161 lämnade förslag till nuvarande ansvarsfördelning för verksamheten flygande inspektioner fanns även ett aktuellt förslag om att marknaden för periodisk fordonskontroll skulle öppnas för konkurrens.

AB Svensk Bilprovning skriver i sitt yttrande till Justitiedepartementet (1992-11-17) över betänkande SOU 1992:81 att fordonskontroll på väg är ett ”viktigt och nödvändigt komplement till periodisk kontroll. ASB delar utredarens uppfattning att kontrollen på väg bör öka, särskilt i fråga om tunga fordon. Polisen bör ansvara för trafikövervakningen. Kompetensen hos ASB bör utnyttjas vid den tekniska fordonskontrollen. Erforderliga resurser bör åstadkommas genom att första kontrollbesiktningen av personbilar senareläggs ett år. Härigenom kan ca 300 000 vägkontroller utföras.” Volymen blir, enligt yttrandet, beroende av hur kontrollerna fördelas på hela kontroller och delkontroller samt när och var de utförs. I yttrandet framförs också att bilinspektörer som i huvudsak ägnar sig åt fordonskontroll på väg bör överföras till AB Svensk Bilprovning.

#### *Fordonskontroll på väg – Bilprovningens förstudie*

Med anledning av förslagen i Trafikpolisutredningen genomförde AB Svensk Bilprovning ett projekt i syfte att höja Bilprovningens beredskap inför ett beslut i riksdagen om att AB Svensk Bilprovning ska biträda polisen

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

med teknisk fordonskontroll på väg. En slutrapport, "Fordonskontroll på väg", lämnades 1993-03-31 (reviderad 1993-05-07).

I förstudien finns en översiktlig belysning av följande områden: kontrollprogram, organisation, samverkan, kriterier för urval av personal, utbildnings- och utrustningsbehov samt övrigt som kan vara av betydelse.

I förstudien görs bedömningen att en fullständig kontroll på väg motsvarar i storleksordningen halva innehållet i en kontrollbesiktning i hall. Man har arbetat utifrån förutsättningen att påvägkontroller kan kräva ca 100 manår från Bilprovningen. Cirka 300 personer skulle få en basutbildning för fordonskontroll på väg och ägna mellan 30 och 65 procent av sin tid åt denna verksamhet. I sammanhanget görs också bedömningen att det ligger ett mycket stort värde för Bilprovningen internt att ett större antal av besiktningsspersonalen ges mera omväxlande arbetsuppgifter.

I en bilaga till förstudien "PM – ASB på väg?" redovisas ett antal faktorer som gör ASB lämplig att utföra fordonskontroll på väg. Bland annat nämns den stora erfarenhet av kontroll av alla slags fordon som finns inom företaget samt möjligheten att utnyttja kontrollen på väg både som uppföljning av och återkoppling till arbetet i hall.

## 5.2 Fordonskontroll och trafiksäkerhet

Trafikutskottet skriver i sitt betänkande om trafiksäkerhet m.m. (1999/2000:TU5) att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet. De långsiktiga målen har brutits ned till ett s.k. verksamhetsmål för år 2000 som innebär att högst 400 personer dödas och högst 3 700 skadas allvarligt. Under 1990-talets sju första år minskade antalet dödade i trafiken. Därefter stagnerade och vände den positiva utvecklingen. År 1999 dödades 570 personer i vägtrafiken och 4 000 fick allvarliga skador. Utskottet uttryckte sin oro över utvecklingen samtidigt som man konstaterade att insatser görs för att vända utvecklingen. Åren 1998–2003 beräknas Vägverket satsa totalt 6,5 miljarder kronor på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Regeringens elvapunktprogram innebär åtgärder på de farligaste vägavsnitten, åtgärder för säkrare trafik i kommunerna och kvalitetssäkring av transporter. Betänkandet betonar trafikanternas eget ansvar och behovet av ökad respekt för trafikreglerna. Enligt utskottets mening krävs en effektivare trafikövervakning. Automatisk kameraövervakning ska ge ett kraftfullt instrument för hastighetskontroll och samtidigt skapa utrymme för förstärkt kontroll av trafiknykterheten. Utskottet menar också att kvalitetssäkring av transporter ska bidra till att yrkesförare i ökad utsträckning ska föregå med gott exempel i trafiken.

Utskottet behandlar tre motioner om flygande inspektioner. Utskottet betonar trafikövervakningens betydelse för trafiksäkerheten. Enligt utskottets uppfattning utgör de flygande inspektionerna en viktig del av övervakningsarbetet. Utskottet anser att det är angeläget att verksamheten inte bara får tillräcklig omfattning utan också bedrivs så effektivt som möjligt.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

### 5.2.1 Periodisk fordonskontroll eller flygande inspektion – trafiksäkerhetseffekt

Avvägningen mellan kontrollbesiktning och flygande inspektioner och trafiksäkerhetseffekterna av verksamheterna har berörts i flera utredningar och i samband med det senaste riksdagsbeslutet om en viss utglesning av den periodiska fordonskontrollen. Som en del i underlaget för Riksdagens revisorers föreliggande granskning har revisorerna givit Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att göra en studie. De frågeställningar som ingick i uppdraget var:

Vilket underlag finns för att bedöma i vilken utsträckning tekniska brister hos fordon orsakar olyckor i trafiken?

I vilken grad kan flygande inspektioner kompensera en utglesad periodisk fordonskontroll?

Vilka alternativa eller kompletterande möjligheter finns att åstadkomma ett beslutsunderlag avseende sambanden mellan kontrollbesiktning, flygande inspektion och trafiksäkerhet?

#### *VTI:s studie*

Enligt VTI:s studie är det sällan som direkta fordonsbrister anges som olycksorsak. Här finns emellertid en gråzon när det gäller fordonets samspel med vägmiljö, förare och hastigheter. Till skillnad från andra transportslag, flyg, båt och tåg, inträffar händelserna i vägtrafiken inom bråkdelen av en sekund och med de hastigheter som råder finns sällan möjligheter att bromsa och/eller styra kontrollerat. Detta leder givetvis till att fordonsfaktorn mera betraktas som ett handhavande av fordon relaterat till föraren (körde för fort, fick sladd, slog runt). En slutsats är att intresset för fordonet är litet efter olyckan.

VTI har för att belysa trafiksäkerhetseffekterna av fordonsbrister analyserat den olycksstatistik som ingår i Vägverkets informationssystem för trafik-säkerhet (VITS) och som baseras på alla polisrapporterade trafikolyckor 1994–1998. I knappt en (1) procent av olyckorna har polisen angivit att ”fordonsfel” bidragit till olycksupkomsten eller förvärrat olyckans konsekvenser.

Åren 1994–1998 inträffade 375 616 polisrapporterade olyckor. Av nedanstående tabell framgår att i totalt 3 545 olyckor angavs att fordonsfel bidragit till olyckan. I 1 486 fall framgår inte fordonsfelets art. I 2 olyckor av 1 000 har fordonet rullat herrelöst, vilket betecknas ”utan förare”. När dessa fordonsfel relateras till fordonstyp framgår att det i första hand är motorcyklar och tunga lastbilar som är de fordonstyper som oftast är inblandade i polisrapporterade olyckor med fordonsfel. Personbilar, lätta lastbilar och bussar är i förhållande till sin förekomst i olyckor mindre ofta inblandade i olyckor med fordonsfel. Förekomsten av personbilar är dock så stor att de är inblandade i 73 % av olyckorna med fordonsfel.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

·  
Bilaga 1



**Tabell 5.3 Antal olyckor åren 1994–1998 där fordonsfel bidragit till olyckan enligt polisen samt andel av olyckor med fordonsfel av samtliga polisrapporterade trafikolyckor.**

	<i>Punktering</i>	<i>Tappat</i>	<i>Utan</i>	<i>Utan</i>	<i>Annat</i>	<i>Summa</i>
		<i>hjul</i>	<i>broms</i>	<i>förare</i>	<i>fordonsfel</i>	
Antal olyckor	813	279	173	794	1 486	3 545
Andel olyckor %	0,22	0,07	0,05	0,21	0,40	0,94

Källa: VTI

Tabellen visar att under den undersökta femårsperioden inträffade omkring 3 500 olyckor med fordonsfel som bidragande olycksorsak. Det innebär att 700 polisrapporterade trafikolyckor per år kan hänföras till olika fordonsfel. Drygt 70 % av dessa fordonsfel kan hänföras till Bilprovningens verksamhet eftersom *Tappat hjul* eller *Utan förare* inte direkt kan påverkas. Det innebär att i omkring 500 olyckor per år uppträder fordonsfel som direkt eller indirekt kan påverkas genom fordonskontroll, vilket motsvarar 0,7 % av de polisrapporterade trafikolyckorna.

Förekomsten av fordonsfel i trafikolyckor ökar ju äldre fordonen är. Antalet fordonsfel ökar kraftigt fr.o.m. årsmodell 1984, vilket i denna undersökning innebär att fordonen är 14 år gamla.

Det finns inte underlag för att särskilja effekter av flygande inspektion och periodisk fordonskontroll. När det gäller avvägningen mellan flygande inspektion och periodisk fordonskontroll föreslår VTI två inriktningar för fortsatta undersökningar:

En inriktning innebär koncentration av de flygande inspektionerna till yrkesfordon (och motorcyklar) med ett totalt samarbete med Bilprovningen. Den andra inriktningen innebär att de flygande inspektionerna utökas väsentligt när det gäller personbilar och lätta lastbilar (500 000 kontroller per år med såväl förar- som fordonskontroll) samtidigt som Bilprovningens direkta verksamhet minskas i motsvarande grad.

#### *Förslag till två trafiksäkerhetsanalyser*

För att närmare klarlägga sambandet mellan trafiksäkerhet och förändringar av kontrollbesiktningen föreslår VTI två trafiksäkerhetsanalyser som kan bidra till ett förbättrat beslutsunderlag:

- De ca 1 500 olyckorna under åren 1994–1998, för vilka fordonsfel angivits som olycksorsak men där fordonsfelet inte preciserats vid kodningen av olycksuppgifterna, studeras utifrån primärrapporterna från polisen. Därigenom skulle det specifika fordonsfelet kunna utrönas och därmed också kopplingen till kontrollverksamheten.

- Genom utglesningen av kontrollbesiktningen från 1 januari 1998 har en unik möjlighet skapats att undersöka Bilprovningens totala trafiksäkerhetseffekt. Möjligheten har uppstått genom att första inställelseåret förändrats.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

Omläggningen innebar att för en årsmodell blev det en treårsperiod mellan första och andra besiktningen. Inverkan av Bilprovningens verksamhet kan beskrivas genom att studera hur olika årsmodellens trafiksäkerhetssituation varierar beroende på tidsperiodens längd mellan besöken hos Bilprovningen.

#### Internationella jämförelser

VTI belyser också tidigare erfarenheter från olika undersökningar. I offentlig internationell olycksstatistik varierar förekomsten av fordonsfel som olycksorsak från 1,3 % till 11,4 % och förekommer i genomsnitt i 4 % av olyckorna. Vid haveriundersökningar är motsvarande variation från 1,5 % till 24,4 % och den genomsnittliga förekomsten är 8,5 % av de undersökta olyckorna.

I Norsk Trafikksikkerhetshåndbok (TOI 1997) behandlas periodisk fordonskontroll respektive flygande inspektion. Följande bild avser att sammanfatta redovisade trafiksäkerhetseffekter av fordonskontrollåtgärder i den norska trafikksikkerhetshandboka.

Fordonskontrollåtgärd	Trafiksäkerhetseffekt i % av personskadeolyckor med personbil	Trafiksäkerhetseffekt i % av alla olyckor med personbil	Trafiksäkerhetseffekt i % av personskadeolyckor med lastbil	Trafiksäkerhetseffekt i % av alla olyckor med lastbil
Periodisk kontroll	Minskning med 2 %	Ökning med 1 %	Minskning Med 8 %	Osäkert
Flygande inspektion	Minskning med 14 % om ingen periodisk kontroll förekommer (USA)	Minskning med 0,7 % om flygande inspektion ökar med 50 % (Norge)		Minskning med 1,7 % om flygande inspektion ökar med 50% (Norge)

En norsk kostnadsnyttoanalys visar mycket låg nytta av kontroll/inspektion av personbilar (0,17) men hög lönsamhet när det gäller lastbilar (2,60).

Mycket tyder på att fordonsfel i den officiella statistiken i Sverige är avsevärt lägre än i de internationella studierna, vilket dock kan bero på hur undersökningarna utförts. Det finns inget som direkt talar för att skillnaden skall vara så stor eftersom personbilsparken är i stort sett densamma i olika industriländer. I så fall gäller det motsatta eftersom genomsnittsåldern hos bilparken i Sverige är högre än i andra länder. Å andra sidan har Bilprovningen i Sverige i mycket liten grad behövt ta hänsyn till eventuella reparationskostnader eftersom Bilprovningens verksamhet har haft ett starkt stöd bland de svenska bilägarna.

#### Tidigare svenska studier

VTI har tidigare i en undersökning skattat trafiksäkerhetseffekten av Bilprovningens tillkomst 1965 till en minskning av trafikolyckorna med 10 % (VTI rapport 281). Detta kan tolkas som att den initiala effekten var 10 % delvis till följd av att många äldre fordon togs ur bruk vid införandet av Bilprovningen och torde delvis vara en överskattning av den framtida effek-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

ten. Det finns således inget årligt mått på kontroll av fordon efter införandet av den periodiska kontrollbesiktningen.

Reparationskostnaderna har behandlats av Krister Hjalte i "Samhällsekonomisk prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder", TFB & VTI forskning/research 7:7 1991. I rapporten diskuteras en trafiksäkerhetsskattning som utförts av Riksrevisionsverket på mellan 2 till 10 procents reduktion av olyckorna till följd av Bilprovningens verksamhet. Riksrevisionsverkets rapport visade att Bilprovningens verksamhet var lönsam – hur lönsam var svårt att tolka eftersom både nytta och kostnad presenterades med stora osäkerhetsintervall. Nyttan i förhållande till kostnaden översteg emellertid 1. Genom att i huvudsak peka på att Bilprovningens verksamhet ledde till onödiga reparationskostnader skulle en koncentration på enbart bilar äldre än 7 år frigöra 500–800 miljoner kronor per år mot en förlust av 4–5 dödade per år. Frågan är vad som avses med "onödiga" reparationer. Skattningen av trafiksäkerhetseffekten av Bilprovningen var en reduktion av personska-olyckorna med en (1) procent. Genom att koncentrera verksamheten på äldre bilar ökar givetvis nyttan i förhållande till kostnaden. Totala nyttan blir lägre (färre räddas till livet) samtidigt som kostnaderna minskar.

#### *Kommentarer angående osäkerheter*

Från Vägverket och polisen har kommentarer framförts som pekar på en viss osäkerhet i underlaget för analysen av de polisrapporterade olyckorna. De flesta trafikolyckor utreds av polismän som inte är trafikpoliser och som inte har den tekniska kompetensen att alltid finna om fordonsbrister varit avgörande eller inte. När det gäller dödsolyckor inspekteras däremot inblandade fordon oftast av bilinspektörer.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

## 6 Revisorernas överväganden och förslag

### 6.1 Bolagets verksamhet och effektivitet

Revisorerna föreslår:

- att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser ska ligga inom företaget genom systematiska jämförelser mellan stationer,
- att nuvarande system för kallelsen till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året och att AB Svensk Bilprovning får ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut, samt
- att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för AB Svensk Bilprovningens verksamhet.

Revisorerna anser att det är angeläget att hålla fast vid de riktlinjer som tidigare uttalats av regering och riksdag, att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningsverksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna. Mot bakgrund av Bilprovningens ensamrätt att utföra kontrollbesiktning är det angeläget att även fortsättningsvis betona värdet av effektivitetsjämförelser. Revisorerna anser dock att tyngdpunkten i detta bör ligga på ett aktivt arbete med effektivitetsjämförelser inom företaget exempelvis genom systematiska jämförelser mellan stationer. Detta kan kompletteras med jämförelser med andra besiktningsföretag och motsvarigheter i andra länder, men slutsatsen av den studie som Bilprovningen låtit genomföra är att sådana jämförelser försvåras av stora skillnader i förutsättningarna.

AB Svensk Bilprovning har ett stort förtroendekapital hos Sveriges fordonsägare. Det visar både andelen nöjda kunder och andra attitydundersökningar. Det är väsentligt att Bilprovningen bibehåller detta förtroende eftersom bolaget har monopolställning i den helt övervägande delen av sin verksamhet. Mot den bakgrunden är det angeläget att Bilprovningen upprätthåller det kvalitetsarbete som i dag finns i bolaget.

Under 1990-talet har frågan om marknaden för kontrollbesiktningar av motorfordon ska öppnas för konkurrens varit föremål för omfattande utredningsarbete och långvarig diskussion. Det har påverkat företaget i både positiv och negativ riktning. Till det positiva hör att rationaliseringar genomförts som ökat produktiviteten i företaget. Bilprovningen har också arbetat aktivt för att förbättra kundbemötandet. Till det negativa hör att det under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Delvis som en följd av bolagets ambition att stå väl rustat inför en eventuell framtida situation med en öppen marknad har bolagets kärnverksamhet fått otillräcklig uppmärksamhet.

Avgiften för kontrollbesiktning av personbil har varit 230 kr under i stort sett hela 1990-talet. Samtidigt har konsumentprisindex ökat med 25 procent och den genomsnittliga timlönen med knappt 50 procent. Sverige har låga avgifter i en internationell jämförelse. Det har varit möjligt att hålla avgifterna låga genom ökad produktivitet i företaget och genom besparingar i verk-

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

samheten. Det kan även ha varit så att avgifterna egentligen var något för höga i början av 1990-talet. I mitten av 1990-talet medförde detta att Bilprovningen kunde bygga upp en hög soliditet. Under senare tid har soliditeten sänkts genom att Bilprovningens driftskostnader ökat kraftigt och koncernen redovisat ett negativt resultat. Under senare hälften av 1990-talet har stora investeringar i nya datasystem gjorts och handdatorer har introducerats. Modernare datasystem har medfört stora utvecklingskostnader och även extra utbildningsbehov hos personalen.

Revisorerna anser att Bilprovningen genomfört förändringar och modernisering av verksamheten utan hänsyn till budgetmässiga restriktioner. Ekonomiskt utrymme har in-tecknats genom att de avgiftshöjningar som Bilprovningen föreslagit har förutsatts utan att de godkänts av regeringen.

Revisorerna anser också att det är angeläget att ägarna, där staten är majoritetsägare, agerar med större långsiktighet och tydliga direktiv, så att en sådan ekonomisk utveckling som ägt rum inom Bilprovningen inte uppkommer. Till följd av det försvagade resultatet har Bilprovningen reducerat utbildningen av personal och eftersatt underhåll av lokaler. På sikt är detta ingen hållbar utveckling. Enligt revisorernas uppfattning är det angeläget att upprätthålla personalens kompetens för att säkerställa den tekniska kvaliteten i verksamheten.

I syfte att följa upp regeringens och ägarnas direktiv om att jämföra bolagets effektivitet med bl.a. motsvarigheter i andra länder initierade Bilprovningen en studie 1998. Bilprovningen jämfördes med bilprovningens verksamhet i Tyskland, Belgien och Finland.

Revisorerna anser att det är svårt att dra slutsatser av studien. En svaghet är att metoden för effektivitetsmätningen inkluderar priset, genom att mäta intjäningsförmåga per resursinsats. Det innebär bl.a. att med detta mått skulle effektiviteten stiga om priset på besiktningen höjdes. Något som också försvårar jämförelser mellan företagen är att de har olika produkter i sin verksamhet. Besiktningens verksamhet, eller delar av den, borde avgränsas från företagets övriga produktion om jämförelser med Bilprovningen ska bli meningsfulla. Eventuella framtida studier bör tydligare inriktas på produktivitetjämförelser. Efter 1998 har inga nya studier gjorts eller planerats för att följa upp regeringens och ägarnas direktiv när det gäller effektivitetjämförelser.

Det finns dock inom ramen för Bilprovningens egen organisation ett omfattande underlag för jämförelser av effektivitet och produktivitet. Underlaget består av Bilprovningens 175 stationer och den omfattande statistik som tas fram om verksamheten. "Femklöver-SM" är säkert redan en inspiration för medarbetare, plats- och distriktschefer att förbättra verksamheten i olika avseenden. Den återkommande redovisningen av resultaten leder också till åtgärder och handlingsplaner för att komma till rätta med för låga resultat. Det görs dock på central nivå ingen samlad analys av resultaten och av statistik över väntetider och arbetsproduktivitet.

Under år 1999 har måluppfyllelsen inom bolaget försämrats i förhållande till de verksamhetsmål som bolagsstämman fastställt. Revisorerna anser att mot denna bakgrund är det särskilt angeläget att samlat analysera måluppfyllelsen inom företaget.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Revisorerna anser vidare att den allmänt uttalade ambitionen att ständigt förbättra produktiviteten borde utvecklas till ett aktivt arbete med frågor om verksamhetens produktivitet. Produktivitet ingår inte i "Femklövern" trots att det finns mått för produktiviteten vid stationerna. Skillnaderna i produktivitet mellan stationerna är stora. Organisatoriska frågor, ledning, motivation hos medarbetarna, lokalernas utformning och sammansättningen av stationernas förrättningar kan vara förklaringar till skillnaderna. Det skulle vara möjligt att göra intressanta jämförelser mellan stationerna för att dra nytta av goda erfarenheter och med dessa som underlag försöka förbättra produktiviteten hos stationer som ligger sämre till.

Revisorerna bedömer att jämförande studier (s.k. benchmarking) inom Bilprovningen inte utesluter jämförelser med andra organisationer, i Sverige och utomlands. Sannolikt är det dock lättare att dra nytta av jämförelser mellan Bilprovningens stationer eftersom verksamheten vid dem är så lika. Genom att jämföra sig med andra kan en organisation bedöma potentialen för egna förbättringar. Jämförande studier kan ses som ett verktyg för löpande styrning av organisationen och för utveckling och förbättring av den verksamhet som bedrivs.

De stora skillnaderna i väntetider mellan stationerna är också ett underlag för att analysera verksamheten. Så långa väntetider för fordonsägarna som förekommit under våren 2000 är oacceptabla, vilket också Bilprovningens ledning framhållit. Bolaget har redovisat en rad åtgärder för att komma till rätta med problemen.

Revisorerna bedömer att det dessutom finns anledning att ändra nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktning för att få en jämnare belastning över året. Det skulle vara till fördel både för fordonsägarna och för kapacitetsutnyttjandet inom företaget. AB Svensk Bilprovning bör även ges större möjligheter att planera sin egen produktion. Bolaget bör få ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut.

Eftersom AB Svensk Bilprovning enligt lag har ensamrätt att utföra kontrollbesiktning av motorfordon m.m. behöver bolaget inte ackrediteras för denna del av verksamheten. Däremot har Bilprovningen fått en s.k. kompetensbekräftelse av SWEDAC, vilket i praktiken motsvarar en ackreditering. SWEDAC har enligt lag ett tillsynsansvar men saknar sanktionsmöjlighet om tillsynen visar att det finns brister i verksamheten. SWEDAC anser att ansvaret borde formuleras så att SWEDAC får samma befogenheter gentemot Bilprovningen som gäller för andra ackrediterade organ. Det skulle innebära att det blev möjligt att vidta konkreta åtgärder i det fall Bilprovningen inte lever upp till de krav som ställts, t.ex. genom att stoppa verksamhet vid en station. I budgetpropositionen för 1997 (prop. 1996/97:1, utg. omr. 22) skriver regeringen att man har för avsikt att klarlägga frågor som bl.a. rör tillsyn, i samband med att man ser över bolagets framtida verksamhetsinriktning. Regeringen har ännu inte tagit något initiativ i denna fråga. SWEDAC skrev den 30 maj 2000 till regeringen om myndighetens oklara tillsynsansvar. Enligt uppgift till revisorerna kommer brevet och de frågor det aktualiserar att hanteras i utredningen om översyn av bestämmelserna inom fordonsområdet.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

Revisorerna tar inte ställning till om det finns skäl att formulera SWEDAC:s tillsynsansvar på ett annat sätt än i nu gällande lagstiftning. Enligt den information revisorerna har fungerar nuvarande samarbetsformer mellan Bilprovningen och SWEDAC väl. Med anledning av uttalandet om att minst samma krav ska gälla för den fortsatta besiktningens verksamheten vid Bilprovningen som gäller för övriga aktörer på provnings- och kontrollmarknaderna anser dock revisorerna att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar. Samtidigt vill revisorerna betona att enligt vad som framkommit under revisorernas granskning har Bilprovningen höga ambitioner och väl utvecklade rutiner när det gäller att arbeta med den tekniska kvaliteten i besiktningens arbetet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

## 6.2 Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

Revisorerna föreslår:

- att AB Svensk Bilprovning betydligt förbättrar kvaliteten i underlaget för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget samt aktivt använder detta underlag för prissättning och prisjustering av konkurrensutsatta produkter, samt för strategiska beslut om produktsortimentet,
- att preciserade regler utformas för myndigheters och statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

Granskningen av hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten har inriktats på hur kostnaderna för de produkter som produceras i moderbolaget fördelas mellan moderbolag och dotterbolag. Granskningen har omfattat verksamhet som redovisas i Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB).

Revisorerna har vid granskningen uppmärksammat att kostnaderna för de konkurrensutsatta produkterna, beräknade enligt den s.k. ABC-kalkylen, i flera fall är högre än priserna på de konkurrensutsatta produkterna. Men det finns också exempel på att priserna för en del produkter överstiger kostnaderna.

Revisorerna bedömer att det finns faktorer som kan förklara skillnaderna mellan kostnaderna enligt ABC-kalkylen och produkternas priser. Alltför optimistiska bedömningar av försäljningsvolymerna samt att det tar tid att introducera nya produkter och att detta inledningsvis också kräver extra satsningar är sådana förklaringar.

Revisorerna har dock funnit att den s.k. ABC-kalkylen inte använts för prissättning och prisjustering av de konkurrensutsatta produkterna, samt för strategiska beslut om produktsortimentet. Revisorerna anser att Bilprovningen ägnat dessa frågor otillräcklig uppmärksamhet. Det ska ses mot bakgrund av riksdagens tydliga uttalanden i samband med beslutet om fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra periodisk fordonskontroll. Enligt budgetpropositionen 1997 (prop. 1996/96:1, utg.omr. 22, bet. TU1, rskr. 115) är det nödvändigt att göra en avgränsning av de verksamheter inom ASB som ligger utanför den kontrollverksamhet som utförs med stöd av lag. Vi-

dare skriver regeringen att "Inkomster från monopolverksamheten får inte användas inom den konkurrensutsatta verksamheten".

Ett ytterligare tecken på att bolaget inte ägnat frågorna tillräcklig uppmärksamhet är att underlaget för ABC-kalkylen, i form av t.ex. intervjuer och tidsfaktorer, inte uppdaterats. Det leder i sin tur till att det finns en osäkerhet om hur tillförlitlig ABC-kalkylen är. Trots dessa brister har Bilprovningen hänvisat till ABC-kalkylen som underlag för att skilja mellan kostnader för den obligatoriska verksamheten och kostnader för konkurrensutsatta produkter.

Enligt koncernen AB Svensk Bilprovning årsredovisning 1998 och 1999 har BTIAB redovisat ett svagt positivt resultat båda åren. Om man utgår ifrån de redovisade resultaten i årsredovisningarna kan hävdas att inkomster från monopolverksamheten inte använts inom den konkurrensutsatta verksamheten. En del av de konkurrensutsatta produkterna har resulterat i överskott som täckt förlusterna för andra produkter. Våren 2000 upptäcktes dock vid valideringen av ABC-kalkylen att dotterbolaget BTIAB gjort en förlust 1999 och således har en skuld till moderbolaget.

Även om inkomster från monopolverksamheten inte skulle ha använts inom den konkurrensutsatta verksamheten anser revisorerna att förhållandena ändå inte är acceptabla eftersom Bilprovningen för olika tjänster konkurrerar med olika företag. Det är inte samma företag som konkurrerar om marknaden för t.ex. besiktning av fordonsmonterade kranar, extra bromskontroller, Kontrollerad Bilverkstad eller konditionstester av begagnade bilar.

Revisorerna ifrågasätter också det korrekta i att inte redovisa efterkontrollerna i dotterbolaget med anledning av att Bilprovningen möter allt större konkurrens från ackrediterade verkstäder.

Bilprovningens styrelse har inte förrän sent under våren 2000 informerats om de problem som funnits när det gäller prissättningen av de konkurrensutsatta produkterna. Bilprovningens ledningsgrupp beslutade den 18 maj 2000 att se över och justera prissättningen på produkter inom BTIAB.

Enligt Konkurrensverket är reglerna oklara vad gäller myndigheters och statliga monopolföretags rätt att driva näringsverksamhet på en konkurrensmarknad. Konkurrensverket har också framhållit svårigheterna med att fördela en myndighets eller ett bolags gemensamma kostnader på olika verksamheter.

Revisorerna anser dock inte att dessa svårigheter ska hindra att ett bolag som Bilprovningen har viss konkurrensutsatt verksamhet som ligger i linje med bolagets ändamål. Om ett monopolföretag som AB Svensk Bilprovning har möjlighet att producera tjänster inom områdena trafiksäkerhet, miljö och fordons ekonomi till lägre kostnader än konkurrenterna kan det medföra en samhällsekonomisk vinst att företaget erbjuder tjänsterna till låga kostnader och priser. Företaget måste då ha en mycket hög ambition när det gäller att fördela gemensamma kostnader på ett korrekt sätt så att inte misstankar uppstår om att korssubventionering förekommer. Denna uppgift är förvisso inte lätt. Det är svårt att rätt beräkna historiska kostnader för personalens kompetens. Det är också svårt att värdera den goodwill som ett monopolföretag kan ha skaffat sig samt prissätta den så att konkurrensneutralitet upprätthålls. Priserna för de konkurrensutsatta produkterna måste avspegla de totala

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



kostnaderna eller täcka den långsiktiga självkostnaden. Bolaget måste också uppträda på ett sådant sätt att det inte uppkommer misstankar om att man missbrukar sin dominerande ställning till att konkurrera ut andra företag på samma marknad.

Revisorerna anser att det är positivt att regeringen aviserat ett uppdrag till Ekonomistyrningsverket att föreslå regler för statliga myndigheters konkurrensutsatta verksamhet. Det finns skäl att även utforma regler för statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

En ytterligare aspekt är om intressekonflikter kan uppstå som gör att Bilprovningens oberoende kan ifrågasättas. Revisorerna anser att det är viktigt att Bilprovningen är uppmärksam på denna fråga. Med den omfattning som den konkurrensutsatta verksamheten hittills har haft och med styrelsens ökade inriktning på kärnverksamheten förefaller denna frågeställning mindre aktuell än när revisorerna beslutade att inleda granskningen av Bilprovningen.

### 6.3 Ägarnas styrning av bolaget

Revisorerna föreslår:

- att regeringen snarast tar ställning till AB Svensk Bilprovningens bolagsordning,
- att regeringen anger tydliga riktlinjer för AB Svensk Bilprovningens avgiftssättning samt ser över formerna för beslut om avgiftssättningen, samt
- att regeringen utvecklar ägarstyrningen för samägda företag.

Revisorerna har tidigare granskat statens roll som ägare av majoritetsägda bolag. Revisorerna framhöll då att det fanns behov av tydligare mål och styrning av sådana bolag. Granskningen av Bilprovningen har omfattat frågan hur staten agerar som majoritetsägare av bolaget.

Det övergripande syftet med AB Svensk Bilprovningens verksamhet framgår av bolagsordningen. Föremålsparagrafen i bolagsordningen har successivt utvecklats. I ett konsortialavtal har delägarna kommit överens om hur bolagsordningen ska tolkas. Verksamhetsmål och avkastningskrav framgår av de ägardirektiv som bolagsstämman fastställde 1998.

Revisorerna bedömer att det därmed finns tydligt fastställda mål för verksamheten.

Som tidigare omnämnts har det ändå under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Att regeringen fortfarande i september 2000 inte godkände den bolagsordning som antogs av bolagsstämman i maj 1999 är också ett uttryck för att regeringen och staten som ägare varit otydlig när det gäller verksamhetens inriktning.

En förklarande omständighet är att det funnits intressemotsättningar mellan bolagets ledning, staten och övriga ägare som gjort att bolaget blivit extra svårstyrt. Detta har framkommit i frågor om verksamhetens inriktning, i frågan om avgiftssättningen samt hanteringen av bolagets soliditet.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

För att förbereda för en situation då bolaget skulle vara konkurrensutsatt gjordes kraftiga rationaliseringar i början av 1990-talet. Det innebar bl.a. att antalet anställda minskades betydligt. Dessa åtgärder förbättrade det ekonomiska resultatet och soliditeten ökade. Den 6 september 1994 beslutade AB Svensk Bilprovning extra bolagsstämma om en fondemission som ökade aktiekapitalet från 1 miljon till 40 miljoner kronor. Motivet var att öka företagets stabilitet inför den avreglering som väntades komma. Samma datum kom delägarna, i ett aktieägaravtal, överens om riktlinjer för vinstdisposition. Dessa riktlinjer i kombination med de positiva ekonomiska resultaten för bolaget medförde stora utdelningar under åren 1995 och 1996 baserade på utfallen åren 1994 och 1995.

När bolaget fick en ny ledning 1995 fanns fortfarande en förväntning om att bolagets verksamhet inom en snar framtid skulle konkurrensutsättas och att verksamheten skulle utvidgas såväl internationellt som nationellt. Av affärsplanen 1999–2001 framgår också att det har funnits höga ambitioner att expandera verksamheten.

Som framgår av revisorernas granskning har det ekonomiska resultatet försämrats kraftigt sedan 1995, som en följd av snabbt stigande kostnader och nominellt oförändrade besiktningavgifter. År 1996 redovisade bolaget för första gången under 1990-talet en förlust. Förlusten har därefter vuxit ytterligare.

År 1998 kom ägarna överens om en ny utdelningspolicy. Den innebär att en procent av eget kapital, dock maximalt 50 procent av årets vinst, ska delas ut årligen. Den nya utdelningspolicyn begränsar möjligheterna till utdelning jämfört med de riktlinjer som antogs 1994.

Bolaget hemställde i december 1998 hos regeringen om att få höja avgifterna för de periodiska fordonskontrollerna. Självkostnaderna hade beräknats med hjälp av den s.k. ABC-kalkylen. Bland annat hade det framkommit att priserna för besiktning av tunga fordon inte täcker kostnaderna för dessa förrättningar. För personbilar motsvarade priset ungefär självkostnaden. Regeringen beslutade den 25 mars 1999 att inte vidta någon åtgärd med anledning av bolagets förslag. I stället uppmanades bolaget att utforma förslag till hur fordonsägarnas kostnader för kontrollbesiktningar skulle kunna nedbringas. Som skäl för sitt beslut anförde regeringen att Bilprovningen får ta ut avgifter som ska baseras på bolagets kostnader för tjänsten. Likväl har bolaget under åren byggt upp en relativt god ekonomi, dvs. en hög soliditet. Mot den bakgrunden fann regeringen inte skäl att ändra avgifterna så som bolaget föreslagit.

Styrelsen för AB Svensk Bilprovning presenterade i maj 1999 ett förslag om satsningar på trafiksäkerhet och miljö som ett sätt att hantera bolagets höga soliditet. Satsningen skulle medfört temporära underskott som reducerat soliditeten. Ägarna har dock inte kunnat komma överens om en sådan lösning. I stället har soliditeten reducerats genom underskott i den löpande verksamheten.

Revisorerna konstaterar att de privata ägarna i mitten av 1990-talet fick hög utdelning i förhållande till sitt aktietillskott. Genom en ny utdelningspolicy har ägarna begränsat hur mycket som kan delas ut i förhållande till vinst

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

och eget kapital. Så länge bolaget redovisar förlust kan, enligt både den tidigare och den nya policyn, ingen utdelning göras.

Revisorerna konstaterar vidare att bolagets avgifter under 1990-talet inte har varit anpassade till självkostnaderna. Eventuellt borde avgifterna varit lägre i början av 1990-talet när bolaget kunde rationalisera verksamheten och därmed skapa överskott som både ökade soliditeten och gav utrymme för stora utdelningar. Under senare år har det å andra sidan funnits skäl att höja avgifterna, i första hand för tunga fordon.

Revisorerna anser att bolaget borde ha haft en bättre ekonomisk planering så att frågor om resultatets och soliditetens utveckling hade hanterats med en större framförhållning. Då hade drastiska besparingar och ryckighet i bolagets interna verksamhet kunnat undvikas. I ett bolag där volymerna och därmed intäkterna är bestämda i förväg borde det vara ovanligt lätt att förutse bolagets ekonomiska utveckling.

Revisorerna anser att det behövs tydligare riktlinjer för avgiftsättningen när det gäller Bilprovningens besiktningsverksamhet. En gammal princip för Bilprovningen är självkostnadsprissättning. Det finns däremot inga riktlinjer för hur denna princip ska tillämpas. Enligt revisorernas uppfattning är det positivt att regeringen den 14 september 2000 beslutade att ge Ekonomistyrningsverket i uppdrag att föreslå en ny modell för beräkningen av avgifter för den återkommande fordonskontrollen inom AB Svensk Bilprovning.

I regeringens verksamhetsberättelse 2000 för företag med statligt ägande tas AB Svensk Bilprovning som exempel på företag där ägarutövningen är komplex. Regeringen skriver att ägarpolitiken måste vara olika beroende på om företagen är hel- eller delägda, om företag ska uppfylla särskilda samhällsintressen och om företag är lagstadgade monopol eller har ensamställning på marknaden.

Revisorerna har tidigare granskat statens roll som ägare av majoritetsägda bolag. Revisorerna konstaterar att regeringen vidtagit åtgärder för att förbättra ägarstyrningen generellt för statligt hel- och delägda företag.

I budgetpropositionen 1997 uttalade regeringen sin avsikt att utveckla ägarstyrningen i samverkan med de övriga delägarna till Bilprovningen.

Revisorerna anser att granskningen av AB Svensk Bilprovning tyder på att det finns behov av att utveckla ägarstyrningen när det gäller samägda företag. Det kan gälla t.ex. formerna för samverkan mellan ägarna, frågor om avgifter och utdelningspolicy.

I regeringens verksamhetsberättelse "Företag med statligt ägande 2000" redogör regeringen för de verktyg ägaren arbetar med: att se till att företagen har en styrelse vars kompetens och erfarenhet överensstämmer med de behov företaget har, att ställa krav på en snabbare och mer analytisk rapportering som möjliggör jämförelser med andra företag och externa analyser av företaget, samt att i samråd med företaget upprätthålla en optimal kapitalstruktur i företaget för att därigenom bl.a. öka fokuseringen på kärnverksamheten.

Revisorerna anser att detta är viktiga områden för staten som ägare. I revisorernas tidigare granskning av staten som ägare var Bilprovningen ett av de bolag som uppgav att staten inte ställer några direkta krav på redovisning av målpuppfyllelsen när det gäller samhällsåtaganden (krav på tillgänglighet). Revisorerna uppfattar regeringens ambition, att ställa krav på en snabbare

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

och mer analytisk rapportering, som att regeringen avser att kräva en tydligare redovisning av bolagets målnuppfyllelse.

#### 6.4 Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

Revisorerna föreslår:

- att regeringen bör överväga hur Rikspolisstyrelsens samordningsroll kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter i länen samt att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket analyserar skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna,
- att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, får föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha och att detta bekräftas i regleringsbrevet,
- att Vägverket även fortsättningsvis kvarstår som beställare av flygande inspektioner och betalar polisens merkostnader för verksamheten, samt
- att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen övervägs.

Riksdagens mål om 120 000 flygande inspektioner per år har aldrig uppfyllts. Nivån har legat på ungefär 90 000 inspektioner årligen. Det var ett viktigt motiv till att revisorerna beslutade att granska organisationen för och genomförandet av verksamheten. Ett annat var synpunkter som framförts angående kontrollernas kvalitet och likformigheten i bedömningarna.

Avvägningen mellan fordonskontroll på väg och periodisk fordonskontroll i besiktningshall har tidigare varit aktuell i flera sammanhang. Ett skäl till att i granskningen även innefatta fordonskontroll på väg var ambitionen att kunna göra en samlad avvägning mot effekterna för trafiksäkerheten.

Revisorerna bedömer att flera problem är förknippade med verksamheten. År 2000 har varit särskilt problemfyllt i och med att Vägverket fått direktiv att omfördela medel inom givna anslag för att öka trafiksäkerhetseffekterna av verkets satsningar. Det har medfört dels att Vägverket halverat medlen för att täcka polisens merkostnader för verksamheten, dels att den centrala överenskommelsen mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen för 2000 fördröjts och undertecknats först vid halvårsskiftet.

Revisorerna konstaterar att den bekymmersamma situationen 2000 ändå medfört det positiva att Vägverket och polisväsendet för första gången enats om att koncentrera de inspektioner som görs till fordonens väsentligaste brister.

Det finns stora skillnader mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Med hänsyn till att spridningen är så stor anser revisorerna att det är förvånande att det inte, vare sig hos polismyndigheterna eller hos Rikspolisstyrelsen, har gjorts någon analys av vad skillnaderna beror på. Revisorerna anser att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket bör analysera skillnaderna mellan olika län när det gäller

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 1

utfallet av de flygande inspektionerna. Analysen bör ha till syfte att både utreda orsakerna till skillnaderna och att vara ett första steg i fortsatta jämförande studier mellan polismyndigheterna av metoder och arbetssätt.

I viss mån har RPS fått ökade möjligheter att samordna verksamheten i och med att myndigheten fått en ändrad instruktion. Regeringen bör överväga hur samordningsrollen kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation inom polisväsendet med självständiga polismyndigheter i länen.

Revisorerna bedömer att betydligt större personalresurser används i verksamheten än som förutsatts i överenskommelserna mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Det är enligt polisen rimligt att begränsa de polisiära insatserna för fordonskontroll till ca 20 procent av trafikpolisens totala resurser. Polisens resurser ska i första hand användas för övervakningsverksamhet. Då hastigheten anses vara den variabel som är starkast olycks- och skaderelaterad bör polisen prioritera detta område. Revisorerna anser att regeringen bör uppdra till Rikspolisstyrelsen att sammanställa och redovisa resursanvändningen inom verksamheten flygande inspektioner på väg. Av redovisningen bör framgå dels hur polismyndigheterna avvägt resursanvändningen mellan flygande inspektioner och annan trafikövervakning, dels resursåtgången i olika län i förhållande till genomförda flygande inspektioner och kör- och vilotidskontroller.

Revisorerna bedömer att AB Svensk Bilprovning har mycket goda förutsättningar att medverka i fordonskontroll på väg genom den stora erfarenhet som finns hos personalen. Medverkan vid fordonskontroll på väg kan även utnyttjas som uppföljning av arbetet i hall. För bolaget finns också ett stort värde i att ett större antal av besiktningsspersonalen ges mera omväxlande arbetsuppgifter. Det finns även möjligheter att i utökad utsträckning utnyttja Bilprovningens lokaler och utrustning för fordonskontrollen på väg.

Revisorerna konstaterar att polisväsendets användning av Bilprovningens tekniker år 1999 uppgick till enbart sju manår, vilket är en kraftig minskning jämfört med tidigare år. Denna utveckling är inte i linje med de förutsättningar som diskuterades i de utredningar som föregick nuvarande organisation.

Revisorerna anser att AB Svensk Bilprovningens tekniker samt resurser i form av utrustning och lokaler i ökad utsträckning bör användas för flygande inspektioner och att de polisiära insatserna i huvudsak bör koncentreras till övervakningsverksamhet.

För närvarande saknas en nationell planering för tillgången till och utrustningen av kontrollplatser. Utbyggnad av kontrollplatser hanteras helt på regional nivå. Det har medfört att polisväsendets tillgång till kontrollplatser varierar mycket mellan länen. Denna variation behöver inte vara felaktig, men en samlad avvägning saknas. Efter att investeringar gjorts i mobila rullbromsprovare är det särskilt angeläget att det finns kontrollplatser med eluttag med en lämplig spridning över vägnätet. Det behövs också ett nationellt perspektiv för att anpassa kontrollplatsernas lokalisering till den långväga tunga yrkestrafiken. Möjligheten att använda Bilprovningens lokaler och resurser bör också övervägas i denna planering.

Revisorerna konstaterar med tillfredsställelse två nyheter i den centrala överenskommelse som träffades mellan Vägverket och Rikspolisstyrelsen i

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

juni 2000. En kodning efter vid vilken kontrollplats den flygande inspektionen gjorts införs. Det kommer att göra det möjligt att både följa upp i vilken utsträckning olika typer av kontrollplatser används och utfallet av dessa kontroller. Underlaget kan också bli ett bra stöd i en starkare nationell planering av tillgången till och utrustningen av kontrollplatser. Myndigheterna har även enats om att förstärka uppföljningen och utvärderingen av verksamheten.

Ökad trafiksäkerhet är det främsta syftet med flygande inspektioner på väg. Det är viktigt att beakta att det även finns andra positiva effekter av verksamheten. Genom flygande inspektioner har polisen en inkörsport även till andra typer av kontroller som kan leda till att brottslighet upptäcks eller klaras upp. Vidare kontrolleras om utländska förare följer bestämmelser om last, vikt och kör- och vilotider. Detta är viktigt ur konkurrenssynpunkt. Miljökontroller utförs både vid den periodiska fordonskontrollen och vid kontroll på väg. Bilprovningens verksamhet har också betydelse för fordonsökonomi.

Revisorerna har tagit del av VTI:s redovisning som visar att det i en mycket liten andel av trafikolyckorna är fordonsfel som bidragit till olycksuppkomsten eller förvärrat olyckans konsekvenser.

Revisorerna anser att den information som VTI tagit fram är ett värdefullt underlag för revisorernas överväganden. Det är också angeläget att förbättra beslutsunderlaget när det gäller avvägningen mellan periodisk fordonskontroll i hall och flygande inspektioner på väg. VTI har i sin rapport presenterat två förslag till studier. Revisorerna bedömer att det är angeläget att studierna kan komma till utförande.

Revisorerna är dock inte beredda att av hittillsvarande underlag dra slutsatsen att fordonskontroll inte behövs. När den periodiska fordonskontrollen infördes medförde det en direkt trafiksäkerhetseffekt. Om man hypotetiskt skulle anta att kontrollbesiktningen skulle slopas skulle det antagligen efter några år få påtagliga negativa effekter för trafiksäkerheten. När den information som VTI sammanställt ska övervägas är det viktigt att ta med i bilden att utgångsläget är en situation då Sverige i en internationell jämförelse kommit långt på trafiksäkerhetsområdet och har ambitionen att ytterligare minska antalet döda och skadade i trafiken. I ett sådant utgångsläge är marginalkostnaden hög när man vill ta ytterligare steg som kan rädda liv. Eftersom den information som föreligger tyder på att trafiksäkerhetseffekterna av kontrollbesiktningen är små finns det dock anledning att överväga om intervallen för kontrollbesiktningen kan glesas ut för vissa fordon.

Revisorerna anser att en ytterligare utglesning bör övervägas och att detta bör utredas. Ett sätt att göra detta kan vara att de fordonsägare som har väl underhållna fordon med få eller inga brister premieras. För dessa fordonsägare skulle perioden till nästa kontrollbesiktning förlängas. Det medför en utglesning av den periodiska fordonskontrollen och resurser skulle också kunna överföras till kontroll på väg genom att Bilprovningens tekniker ytterligare engageras i den verksamheten.

Revisorerna anser att en sådan förändring kan kombineras med ett nytt inkallelssystem. I dessa överväganden är det viktigt att ha som en utgångs-

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 1

punkt att Bilprovningen bör få en ökad kontroll över sin produktion genom att bolaget ges ett större ansvar för kallelsen till kontrollbesiktning.

Revisorerna anser också att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, bör få föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha. Verket får då göra en avvägning mot andra satsningar på trafiksäkerhetsområdet. Förslagen bör bekräftas av regeringen i regleringsbrevet, så att det finns tydliga direktiv för verksamheten. Revisorerna anser dock inte att det finns skäl att förändra nuvarande organisation med Vägverket som beställare av flygande inspektioner. Det innebär att Vägverket även i fortsättningen bör betala polisens merkostnader för verksamheten.

Vid granskningen har framförts att målet om 120 000 flygande inspektioner i det närmaste kunde ha uppnåtts under 1999 om inte betydande problem uppstått i slutet av året med förbindelserna till handdatorerna. Slutresultatet påverkades även av att ett nytt kontrollprogram togs i bruk i början av året, samt av en ovana att använda handdatorerna.

Revisorerna anser att den planerade utvärderingen av utfallen från inspektionerna, kvaliteten i de flygande inspektionerna samt även frågor om samordning av verksamheten inom polisväsendet är mer väsentliga än att nu ta ställning till omfattningen av verksamheten. Revisorerna bedömer att de flygande inspektionerna och andra kontroller som samtidigt utförs av yrkestrafiken har en viktig trafiksäkerhetseffekt. Det kan dock vara så att en tydligare inriktning av fordonskontrollen kombinerad med ett lägre antal kontroller än 120 000 kan medföra lika stor trafiksäkerhetseffekt som att hålla fast vid 120 000 som kvantitativt mål utan att i övrigt se över inriktningen av verksamheten.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

.  
Bilaga 1

## 7 Källförteckning

AB Svensk Bilprovning (1998), *Affärsplan 1998–2000*  
AB Svensk Bilprovning (1998), *Affärsplan 1999–2001*  
AB Svensk Bilprovning (1999), *Affärsplan 2000–2002*  
AB Svensk Bilprovning, *Aktieägaravtal 1994-09-06*  
AB Svensk Bilprovning (2000), *Arbetsordning*  
AB Svensk Bilprovning och Rikspolisstyrelsen (1999-02-02), *Avtal avseende hyra av bilprovningssbanor m.m.*  
AB Svensk Bilprovning och Rikspolisstyrelsen (1999-02-02), *Konsultavtal*  
AB Svensk Bilprovning, *Bilprovningens Bildiagnos för privatpersoner*  
AB Svensk Bilprovning (2000-05-10), *Bilprovningens väntetider, skrivelse till näringsministern*  
AB Svensk Bilprovning (1997-06-09), *Bolagsordning för aktiebolaget Svensk Bilprovning*  
AB Svensk Bilprovning (1998-03-20), *Konsortialavtal*  
AB Svensk Bilprovning (1999-05-03), *Bolagsordning för aktiebolaget Svensk Bilprovning*  
AB Svensk Bilprovning (1997-04-10), *Etablering av bilprovning i Trosa kommun*  
AB Svensk Bilprovning (1993-03-31), *Fordonskontroll på väg, slutrapport*  
AB Svensk Bilprovning (1998-12-18), *Förslag till ändringar i förordningen om förrättningsavgifter för AB Svensk Bilprovning, skrivelse till Näringsdepartementet*  
AB Svensk Bilprovning, *Hemsidan www.bilprovningen.se*  
AB Svensk Bilprovning (1999), *Kvalitetsmanual*  
AB Svensk Bilprovning, *protokoll från styrelsesammanträde 1994-08-15*  
AB Svensk Bilprovning, *protokoll från bolagsstämman 1994-09-06*  
AB Svensk Bilprovning, *protokoll från bolagsstämman 1998-09-24*  
AB Svensk Bilprovning (2000-06-06), *Sammanställning av antal besiktningar*  
AB Svensk Bilprovning (1999-09-10), *Sammanställning utdelning 1980–1997*  
AB Svensk Bilprovning (1999-05-10), *Ang. sänkning av soliditetsnivån i AB Svensk Bilprovning, skrivelse till Näringsdepartementet*  
AB Svensk Bilprovning, *Årsredovisning 1986/87, 1987/88, 1988/89, 1990, 1996, 1997, 1998, 1999*  
Ekonomistyrningsverket, ESV Cirkulär 1999:6, *Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd till avgiftsförordningen (1992:191)*  
Ekonomistyrningsverket, ESV 1999:16, *Att styra avgiftsbelagd verksamhet*  
Gerdin Jonas och Studentlitteratur 1995, *ABC-kalkylering*  
Grufman Reje 1998, *Benchmarking Bilprovningen mot bilprovningarna i Tyskland, Belgien och Finland samt verkstäder i Sverige*  
Kommunikationsdepartementet (1995), *Bilbesiktning i konkurrens – effekter på trafiksäkerheten, miljön, servicen och kostnaderna, Rapport K 95/1263Ads*

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



Konkurrensverket (1998-11-06), *Angående obligatorisk fordonskontroll, skrivelse till regeringen*

Konkurrensverkets rapport 2000:1, *Konkurrensen i Sverige under 90-talet – problem och förslag*

Lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Marknadsdomstolen, *dom 2000-02-01*

Motormännens riksförbund (1998-04-15), *Betr. utvidgad verksamhet inom AB Svensk Bilprovning, skrivelse till Konkurrensverket*

Motormännens riksförbund (1998-06-12), *Ang. Dnr 407/1998, skrivelse till Konkurrensverket*

Motormännens riksförbund (1999-02-24), *Klagomål till Europeiska kommissionen om underlåtelse att följa gemenskapsrätten*

Motormännens riksförbund, *Öppet brev från Tom Corneliusson till näringsminister Björn Rosengren 1999-06-03*

Motormännens riksförbund, *Brev från Tom Corneliusson till näringsminister Björn Rosengren december 1999*

Motortestcenter MTC AB 1999, *Årsredovisning för räkenskapsåret 13 november 1997–31 december 1998*

Nämnden för kontrollerad Bilverkstad, *Spelregler för Kontrollerad Bilverkstad*

Näringsdepartementet, *Dokumentation från ägarseminarium 2000-01-27*

Näringsdepartementet, *Förordning (1997:884) om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning*

Näringsdepartementet, *Fordonskungörelsen (1972:595)*

Näringsdepartementet (1999), *Översyn av bestämmelserna inom fordonsområdet, Direktiv 1999:66*

Näringsutskottets betänkande 1991/92:10, *Privatisering av statligt ägda företag, m.m.*

Näringsutskottets betänkande 1997/98:15, *Statens roll som ägare av bolag*

Polismyndigheten i Östergötlands län och Vägverket i region Sydöst (2000-02-16), *Överenskommelse om samverkan mellan länspolisvärdaren i Östergötlands län och Vägverket i region sydöst angående trafiksäkerhetssamarbetet i länet*

Polismyndigheten i Stockholms län och Vägverket i region Stockholm (utkast 1999-09-06) *Överenskommelse om samverkan inom områdena trafiksäkerhet och miljö*

Polismyndigheten i Jönköpings län och Vägverket region Sydöst (1999) *Överenskommelse 1999, F-län, Flygande inspektion m.m.*

Polismyndigheten i Jönköpings län och Vägverket region Sydöst (2000), *Överenskommelse om samverkan mellan länspolisvärdaren i Jönköpings län och Vägverket i region Sydöst angående trafiksäkerhetssamarbetet i länet*

Polismyndigheten i Jönköpings län (2000), *Handlingsplan för trafikpolisen vid polismyndigheten i Jönköpings län år 2000*

Regeringsbeslut 1999-03-25, *Framställan om ändring i förordningen (1997:844) om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning, m.m.*

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1

Regeringens proposition (Kungl. Maj:ts) 1963:91, *angående säkerhetsinspektion av motorfordon m.m.*  
Statsutskottets utlåtande nr 83 år 1963  
Tredje lagutskottets utlåtande nr 22 år 1963  
Regeringens proposition 1991/92:69, *om privatisering av statligt ägda företag, m.m.*  
Regeringens proposition 1992/93:161, *om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet*  
Regeringens proposition 1993/94:167, *En effektivare fordonskontroll*  
Regeringens proposition 1994/95:69, *Viss lagstiftning om besiktning på fordonsområdet*  
Regeringens proposition 1996/97:1, *Budgetpropositionen för år 1997*  
Regeringens proposition 1999/2000:140, *Konkurrenspolitik för förnyelse och mångfald*  
Regeringens proposition 1999/2000:1, *Budgetpropositionen för 2000*  
Regeringens skrivelse 1995/96:93, *Organisationen av den periodiska fordonskontrollen*  
Regeringens skrivelse 1999/2000:20, *1999 års redogörelse för företag med statligt ägande 1999*  
Regeringskansliet 2000, *Företag med statligt ägande 2000*  
Riksdagens revisorer 1993, *Förslag till riksdagen 1993/94:RR2, Riksdagens revisorers förslag angående polisen*  
Riksdagens revisorer 1998, *Förslag till riksdagen 1997/98:RR9, Statens roll som ägare av bolag*  
Rikspolisstyrelsen (2000), *Polisväsendets budgetunderlag 2001–2003*  
Rikspolisstyrelsen, *Reviderade planeringsförutsättningar för åren 2000–2002*  
Rikspolisstyrelsen (1998-10-30), *Inspektion av trafikövervakningsverksamheten vid Polismyndigheten i Skåne*  
Rikspolisstyrelsen (1999-02-15), *Inspektion av trafikövervakningsverksamheten vid Polismyndigheten i Västerbottens län*  
Rikspolisstyrelsen (1999-06-04), *Inspektion av trafikpolisverksamheten vid Polismyndigheten i Kalmar län*  
Rikspolisstyrelsen (2000-03-17), *Inspektion av trafikpolisverksamheten vid Polismyndigheten i Jönköpings län*  
Rikspolisstyrelsen och Vägverket (1995-04-03), *Överförande av bilinspektörer från Vägverket till polisväsendet, skrivelse till regeringen*  
Rikspolisstyrelsen och Vägverket (1998), *Utvecklingsprogram, fordonskontroll på väg*  
Rikspolisstyrelsen och Vägverket (1999), *Ramöverenskommelse mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket angående trafikövervakning på väg*  
Rikspolisstyrelsen och Vägverket (2000), *Ramöverenskommelse mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket angående trafikövervakning på väg*  
Rikspolisstyrelsen (1999-09-09), *Statistik från flygande inspektioner för de tre senaste åren*  
Riksrevisionsverket 1989, *Den statliga fordonskontrollen, revisionsrapport*  
SOU 1991:79, *Det framtida trafiksäkerhetsarbetet, Betänkande av trafiksäkerhetsutredningen*

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**  
Bilaga 1

SOU 1992:81, *Trafikpolisen mer än dubbelt bättre, Betänkande av Trafikpolisutredningen*

Statskontoret (2000), *Uppdrag angående konkurrensutsatt verksamhet i den statliga sektorn, Rapport 2000:16, 2000:16A, Staten som kommersiell aktör*

SWEDAC, *Kontrollordningar i öppna system – Uppföljning och analys 1998*

SWEDAC, *Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll allmänna föreskrifter för ackrediterade organ (SFAFS 1998:2)*

SWEDAC (1998-06-29), *Slutrapport från årlig tillsyn av kompetensbedömt besiktningorgan*

SWEDAC (1999-05-03), *Slutrapport från årlig tillsyn av kompetensbedömt besiktningorgan*

Trafikutskottets yttrande till näringsutskottet 1991/92:TU2y, *Privatisering av statligt ägda företag m.m.*

Trafikutskottets betänkande 1992/93:29, *Trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet*

Trafikutskottets betänkande 1993/94:35, *En effektivare fordonskontroll*

Trafikutskottets betänkande 1994/95:8, *Viss lagstiftning om besiktning på fordonsområdet*

Trafikutskottets betänkande 1996/97:1, *Budgetpropositionen för år 1997, utgiftsområde 22 Kommunikationer*

Trafikutskottets betänkande 1997/98:08, *Trafiksäkerhet m.m.*

Trafikutskottets betänkande 1999/2000:05, *Trafiksäkerhet m.m.*

VTI (2000), *Periodisk fordonskontroll eller flygande inspektion – Trafiksäkerhetseffekt, underlagsrapport till Riksdagens revisorers rapport 2000/01:2*

Vägverket, *Vägverkets föreskrifter om flygande inspektion VVFS 1998:109 och VVFS 2000:102*

Vägverket (1995-02-27), *Redovisning av förslag till utglesning av den periodiska fordonskontrollen*

Vägverket (1996-03-29), *Redovisning av regeringsuppdrag angående återkommande fordonskontroll*

Vägverket (1997-04-30), *Ändring av kontrollbesiktningintervall 1998-01-01*

Vägverket (1998-01-28), *Redovisning av regeringsuppdrag att utreda förutsättningarna för och effekterna av ett besiktningssystem för fordon som premierar välskötta fordon*

Vägverket, *Redovisning av regeringsuppdrag att införa öppna system för provning och kontroll (1994-12-22)*

Vägverket (2000-01-25), *Sammanställning av statistik från flygande inspektion samt kör- och vilotidskontroll inkl. företagsbesök*

Vägverket (1999-03-16), *Inspektioner och kontroller 1998, Skillnader i beslut/rapporter mellan län/regioner*

Ylvinger Svante, *Cost Efficiency in the Swedish Organisation for Supervising Vehicle Standards*

Ylvinger Svante (1998), *The operation of Swedish Motor-Vehicle Inspections: Efficiency and Some Problems Concerning Regulation*

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 1



# Sammanfattning av remissyttranden över rapport 2000/01:2, Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten

## Följande remissinstanser har yttrat sig:

Rikspolisstyrelsen, Polismyndigheten i Stockholms län, Polismyndigheten i Uppsala län, Polismyndigheten i Södermanlands län, Polismyndigheten i Östergötlands län, Polismyndigheten i Kronobergs län, Polismyndigheten i Kalmar län, Polismyndigheten i Blekinge län, Polismyndigheten i Skåne, Polismyndigheten i Hallands län, Polismyndigheten i Västra Götaland, Polismyndigheten i Värmlands län, Polismyndigheten i Örebro län, Polismyndigheten i Västmanlands län, Polismyndigheten Dalarna, Polismyndigheten i Västernorrlands län, Polismyndigheten i Jämtlands län, Polismyndigheten i Västerbottens län, Statskontoret, Ekonomistyrningsverket, Riksrevisionsverket, SWEDAC, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Konkurrensverket, AB Svensk Bilprovning, Trafikförsäkringsföreningen (yttrande enligt uppdrag från Folksam, If skadeförsäkring, Länsförsäkringar Wasa och Trygg Hansa), Motorbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Svenska Taxiförbundet, Kungliga Automobil Klubben, Svenska åkeriförbundet samt Svenska Bussbranschens Riksförbund.

## Följande instanser har beretts tillfälle att yttra sig men avstått:

Regeringskansliet: Justitiedepartementet och Näringsdepartementet, Polismyndigheterna i Gotlands län, Jönköpings län, Gävleborgs län och Norrbottens län.

## 1 Allmänna synpunkter

Förslagen i Riksdagens revisorers rapport har fått ett brett stöd hos remissinstanserna. Det gäller bland annat att bolaget mer aktivt bör arbeta med frågor om verksamhetens effektivitet och produktivitet. Flera remissinstanser anser att detta *bäst* främjas genom att marknaden för kontrollbesiktningar öppnas för konkurrens.

Remissinstanserna instämmer i revisorernas förslag att nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktningen bör förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året. Ingen remissinstans har haft någon erinran mot förslaget att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet.

Flera remissinstanser framhåller svårigheterna med att fördela kostnader och intäkter mellan AB Svensk Bilprovningens olika verksamheter så att man helt förhindrar en snedvridning av konkurrensen, men många delar revisorernas uppfattning att Bilprovningen bör förbättra kvaliteten i underlaget.

Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap

Bilaga 2

Även i detta sammanhang förordar flera remissinstanser att bolagets kärnverksamhet utsätts för konkurrens.

Bolagets minoritetsägare menar att ägarstyrningen från statens sida varit bristande. Remissinstanserna tillstyrker förslaget att formerna för beslut om AB Svensk Bilprovnings avgifter bör ses över.

Huvuddelen av polismyndigheterna instämmer i att Rikspolisstyrelsen (RPS) bör samordna arbetet med flygande inspektioner, men några anser att RPS inte bör få samordnande operativa funktioner. Vägverket anser att en gemensam ledningsorganisation för verksamheten bör utredas.

Flera polismyndigheter anser att överenskommelserna med Vägverket tar för lång tid att få fram och att det motverkar en långsiktig planering av verksamheten. En majoritet av remissinstanserna inom polisorganisationen anser att medel för fordonskontroll på väg bör anvisas över polisens anslag. Det finns dock ett antal polismyndigheter som förordar att Vägverket ska kvarstå som beställare, men man betonar att det är viktigt att Vägverket betalar polisens fulla merkostnader för flygande inspektioner.

När det gäller frågan om utglesning av kontrollbesiktningen framhåller flera remissinstanser att frågan måste utredas ytterligare. Vidare menar man att en eventuell utglesning av kontrollbesiktningen bör göras selektivt för olika fordonsslag, så att exempelvis tunga fordon inte omfattas.

## 2 Bolagets verksamhet och effektivitet

Revisorerna föreslog i rapporten att tyngdpunkten i det fortsatta arbetet med effektivitetsjämförelser ska ligga inom företaget genom systematiska jämförelser mellan stationer, och att nuvarande system för kallelsen till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året. AB Svensk Bilprovning borde få ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse ska gå ut. Vidare föreslog revisorerna att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för AB Svensk Bilprovningens verksamhet.

Revisorerna belyste hur bolagets ekonomiska resultat under senare delen av 90-talet kraftigt försämrats och att målpuppfyllelsen 1999 försämrats för samtliga målområden utom för den tekniska kvaliteten. Revisorerna uppmärksammade även att köerna hos Bilprovningen ökade markant under våren 2000 och att det finns stora skillnader mellan olika stationers produktivitet.

*Statskontoret* har inget att invända mot revisorernas förslag angående effektivitetsjämförelser och systemet för kallelse till kontrollbesiktning. Statskontoret är dock tveksamt till om detta är tillräckligt för att uppnå önskad effektivitet i företaget. Statskontorets principiella uppfattning är att Bilprovningens ensamrätt att utföra fordonskontroll bör avskaffas och ersättas med ett öppet system med ackrediterade verkstäder.

*Ekonomistyrningsverket* (ESV) instämmer i revisorernas förslag om systematiska jämförelser mellan stationerna och i att sådana vore värdefulla för att dra nytta av goda erfarenheter och med dessa som underlag försöka förbättra produktiviteten hos stationer som ligger sämre till. ESV instämmer också i

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar för Bilprovningens verksamhet.

*Riksrevisionsverket (RRV)* anser att det är svårt att dra några säkra slutsatser av sådana systematiska jämförelser mellan stationerna som revisorerna föreslår. Det är heller inte lämpligt att använda dem för central planering och styrning av verksamheten. RRV anser vidare att det inte är helt nödvändigt att ta med produktivitetmåten i uppföljningen av Bilprovningens verksamhet, eftersom produktiviteten nära samvarierar med rörelsemarginalen. Sammanfattningsvis bedömer RRV att de åtgärder som föreslås inte kommer att lösa problemet med långa väntetider och minskade rörelsemarginaler. RRV:s bedömning är att problemen kommer att förvärras och att det kommer att bli nödvändigt att kraftigt höja avgifterna för att nedbringa väntetiderna och för att i övrigt klara de kvalitetskrav som ställs på företaget.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* delar revisorerernas uppfattning att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar. SWEDAC anser också att tillsynsansvaret för besiktningens organen SAQ (nuvarande DNP) och SMP bör preciseras. SWEDAC föreslår att det förtydligas att SWEDAC inte ska hantera enskilda klagomål som avser utfallet av kontrollbesiktningar. SWEDAC föreslår också att Vägverket får ange de kvalitetskrav som ska uppfyllas i Bilprovningens interna kvalitetsarbete.

*Väg- och transportforskningsinstitutet* anser att Bilprovningen bör koncentrera sig på och effektivisera själva kontrollbesiktningarna.

*Konkurrensverket* saknar en förklaring av vad som avses med att Bilprovningen beslutat koncentrera sig på sin kärnverksamhet, mer än att detta knutits till väntetidernas längd. När det gäller frågan om effektivitetsjämförelser anser verket att systematiska jämförelser normalt inte kan ersätta den effektivitetspress som följer av att verksamheten bedrivs på en marknad med fungerande konkurrens. Konkurrensverket stöder förslaget att regeringen bör klarlägga SWEDAC:s tillsynsansvar.

*AB Svensk Bilprovning* anser att rapporten ger en bra bild av Bilprovningens verksamhet, struktur och problemområden. Under året har Bilprovningen vidtagit ett antal åtgärder för att förbättra förutsättningarna för bolaget. I syfte att minska antalet fordon som ska besiktigas under våren har regeringen på önskemål av Bilprovningen och Vägverket ändrat inställetiden för slutsifferstyrda fordon med slutsiffra 5, från mars – juli till maj – september. Detta gäller från 2001. Bilprovningen testar också ett nytt sätt att kalla till besiktningen. Det innebär att ett förslag på besiktningstid finns angiven i kallelsen. Syftet är att studera ombokningsfrekvensen. Vidare har Bilprovningen tagit initiativ till att tunga fordon ska kunna besiktigas av Bilprovningens personal i exempelvis åkeriföreningars lokaler. En studie ska påbörjas för att utreda möjligheten till mobila stationer i glesbebyggda områden.

*Trafikförsäkringsföreningen* anser att AB Svensk Bilprovning spelar en framträdande roll vad gäller trafiksäkerheten i landet och har en betydande roll när det gäller trafikens miljöhänsyn och fordons ekonomi. För försäkringsbolagens del är bolaget en viktig samarbetspartner exempelvis inom

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

Kontrollerad Bilverkstad. Trafikförsäkringsföreningen har ingen erinran mot revisorernas förslag.

*Motorbranschens riksförbund (MRF)* anser att revisorerna på ett förtjänstfullt sätt analyserar AB Svensk Bilprovningens verksamhet och de problem företaget har. Så länge Bilprovningens kärnverksamhet inte utsätts för konkurrens måste effektiviteten kontinuerligt mätas och utvärderas. MRF tillstyrker de åtgärder som i denna del föreslås av revisorerna.

*Motormännens Riksförbund* stödjer förslaget att förändra kallelseförfarandet samt att genom jämförande studier mellan stationer åstadkomma förbättringar rörande de stora skillnader i produktivitet som föreligger.

*Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)* instämmer i revisorernas förslag angående kallelsen. MHF framhåller att tankarna om konkurrensutsättning och att denna inriktning sedan förändrades har skapat osäkerhet vad gäller Bilprovningens utveckling.

*Svenska Taxiförbundet* instämmer i revisorernas slutsatser och förslag, men anser att huvuddelen av effektivitetsbristerna beror på monopolsituationen.

*Kungliga Automobil Klubben (KAK)* anser att revisorernas analys på ett utomordentligt sätt täcker verksamheten och de problem som föreligger. KAK anser att huvuddelen av de konstaterade effektivitetsbristerna beror på monopolsituationen. Vidare anser KAK att Bilprovningen har hög teknisk kvalitet. KAK tillstyrker förslaget om att förändra kallelseförfarandet. Vidare ifrågasätter KAK om bolaget på alla verksamhetsorter, främst i glesbygd, behöver egna lokaler.

*Svenska åkeriförbundet* har inga erinringar mot de förslag som revisorerna lämnar och den bakomliggande analysen.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* anser att så länge Bilprovningen har monopolställning bör bolaget koncentrera sig på sin kärnverksamhet. BR belyser de svårigheter för bussbranschen som följer av att Bilprovningen vill undvika stora nyinvesteringar genom att reducera antalet anläggningar som kan ta emot tunga fordon. BR menar att det finns skillnader mellan lastbilstrafiken och bussarna, genom att busstrafiken huvudsakligen bedrivs i och omkring tätorter. BR menar att Bilprovningen, så länge man har monopol, måste ta ett större samhällsansvar för att se till att det inte blir för dyrt för kunderna att ombesörja besiktningen. Redan i dag kan bussföretag som verkar i glesbygd ha 20–30 mil att åka för att få bussen besiktigad. Möjligheten att ha en ambulerande personalstyrka från Bilprovningen som t.ex. genomför besiktningar på auktoriserade verkstäder, bör utredas.

### 3 Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten

Revisorerna föreslog i rapporten att AB Svensk Bilprovning betydligt förbättrar kvaliteten i underlaget för att fördela direkta och indirekta kostnader inom företaget samt aktivt använder detta underlag för prissättning och prisjustering av konkurrensutsatta produkter, samt för strategiska beslut om

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2



produktsortimentet. Vidare föreslog revisorerna att preciserade regler utformas för myndigheters och statligt hel- eller delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader.

Revisorerna redovisade i rapporten hur Bilprovningen avgränsar den konkurrensutsatta verksamheten från monopolverksamheten. AB Svensk Bilprovning använder en s.k. ABC-kalkyl för att fördela direkta och indirekta kostnader mellan olika produkter. Revisorerna fann i granskningen att kostnaderna beräknade enligt ABC-kalkylen i flera fall var högre än priserna på de konkurrensutsatta produkterna. Men det finns också exempel på produkter vars pris översteg kostnaden.

*Statskontoret* anser att särredovisning och en konsekvent tillämpning av ABC-kalkylen inte är en garanti för att den konkurrensutsatta verksamheten fullständigt avgränsas. Statskontoret menar att det är svårt att åstadkomma en korrekt fördelning av direkta och indirekta kostnader och att behovet av fortlöpande uppdatering illustrerar ett av problemen.

*Ekonomistyrningsverket (ESV)* anser att det bör klarläggas om efterkontrollerna ska höra till den obligatoriska fordonskontrollen eller redovisas i dotterbolag i samband med att regeringen eventuellt delegerar beslut om avgifterna till Bilprovningen.

*Riksrevisionsverket (RRV)* delar revisorernas uppfattning att underlaget för att fördela bolagets direkta och indirekta kostnader bör förbättras. RRV bedömer dock att det kommer att bli svårt att helt förhindra en snedvridning av konkurrensen. Om en myndighet eller ett bolag som har monopol inom sin huvudverksamhet bedriver en omfattande konkurrensutsatt verksamhet, så bör den konkurrensutsatta verksamheten på sikt överföras till ett särskilt bolag, för att minska risken för korssubventionering. Att utvidga det aviserade uppdraget till ESV, att överväga generella regler för myndigheters verksamhet i konkurrens med exempelvis småföretag, till att även omfatta Bilprovningen ställer sig RRV tveksam till. Vidare anser RRV att prissättningen på efterkontroller nu bör ses över.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* instämmer i revisorernas förslag att preciserade regler bör utformas för myndigheters och statligt hel- och delägda monopolföretags näringsverksamhet på konkurrensmarknader. Enligt SWEDAC uppfyller Bilprovningens verksamhet inte kraven på opartiskhet enligt den europeiska standarden EN 45004 typ A.

*Konkurrensverket* anser att bildandet av dotterbolag och aktuella bestämmelser i konkurrenslagen inte är tillräckligt för att hantera berörda konkurrensproblem. Det är vidare en grannliga uppgift att kartlägga sambandet mellan kostnader och pris för en verksamhet som bedrivs tillsammans med andra verksamheter. Konkurrensverket hade önskat att rapporten belyst effekter på marknaden med avseende på t.ex. etableringsbenägenhet, företagens utveckling och lönsamhet utifrån aktuella marknadsförhållanden.

Enligt Konkurrensverket kan lika villkor för aktörerna åstadkommas på tre alternativa vägar: strukturell separation, alltså att Bilprovningens konkurrensutsatta verksamhet helt avskiljs, vilket skulle öka kostnaderna, att Bil-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

provningen inte får erbjuda produkter vid sidan av den obligatoriska fordonsbesiktningen eller att Bilprovningens monopol slopas.

*Bilprovningen* beskriver att bolaget nu koncentrerat verksamheten till obligatoriska kontroller, frivilliga sådana som med stor sannolikt kommer att bli obligatoriska (t.ex. brandtest för bussar och extra bromskontroll för tunga fordon) samt Kontrollerad Bilverkstad. De frivilliga kontrollerna görs endast då de inte inkräktar på de obligatoriska kontrollerna vad gäller väntetider och utförs på affärsmässiga grunder. Nya utlandsaktiviteter genomförs ej, och befintliga, genom dotterbolaget BIAB, håller på att avyttras.

*Trafikförsäkringsföreningen* anser att en konkurrensutsättning av verksamheten är viktig. På så sätt skapas klara konkurrensförutsättningar inom alla delar av verksamheten. Problemen med prissättningen av konkurrensutsatta produkter hade kunnat undvikas om konkurrenter även hade fått uppträda på marknaden för kontrollbesiktningar.

*Motorbranschens Riksförbund (MRF)* anser att huvuddelen av företagets problem har sin grund i att företaget inte är konkurrensutsatt i sin kärnverksamhet. MRF är i huvudsak positivt till att Bilprovningen utvecklat sin konkurrensutsatta verksamhet. MRF bedömer att det är viktigt att denna verksamhet inte nedmonteras i tider av resursbrist eftersom detta skulle drabba de nya kunderna och Bilprovningens trovärdighet som långsiktig aktör. Prissättningen måste dock grundas på de verkliga självkostnaderna.

*Motormännens Riksförbund* anser att revisorernas rapport väl speglar de faktiska omständigheterna, och man delar den kritik som framförs mot bolaget. Man hade dock önskat att det faktum att Bilprovningen bedriver verksamhet utanför kärnverksamheten, som har konkurrensnedvidande effekter, hade framhållits tydligare. Motormännen menar att det saknas motiv till varför Bilprovningen ska verka utanför det ursprungliga uppdraget.

*Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)* menar att Bilprovningen snarast möjligt bör konkurrensutsättas. MHF sympatiserar med revisorernas förslag om förbättrat underlag för att fördela kostnader, men man hyser tveksamhet till om det går att sätta ett helt korrekt pris när bolaget disponerar så mycket lokaler, utrustning, personal etc. inom monopolverksamheten.

*Svenska Taxiförbundet* anser att prissättningen av den konkurrensutsatta verksamheten har varit helt felaktig och att monopolverksamheten subventionerat den konkurrensutsatta delen. Förbundet anser vidare att en konkurrensutsättning av verksamheten skulle eliminera problemen inom företaget.

*Kungliga Automobil Klubben (KAK)* menar att det är viktigt att fulla kostnader tas ut av kunderna för de konkurrensutsatta produkterna. KAK är positiv till Bilprovningens internationella verksamhet, som rätt utformad ger bättre bilprovning, miljö och säkerhet i kundlandet, samtidigt som affärsmöjligheter och kontakter öppnas.

*Svenska åkeriförbundet* har inga erinringar mot revisorernas förslag men anser att fordonskontrollverksamheten bör avregleras. När en fungerande marknad existerar bör AB Svensk Bilprovning privatiseras.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* anser att besiktningens verksamhet en snarast bör konkurrensutsättas, vilket skulle ge bolaget större legitimitet att ägna sig åt andra affärer om ägarna finner det lämpligt.

#### 4 Ägarnas styrning av bolaget

Revisorerna föreslog i rapporten att regeringen snarast tar ställning till AB Svensk Bilprovningens bolagsordning. Vidare föreslog revisorerna att regeringen bör ange tydliga riktlinjer för AB Svensk Bilprovningens avgiftssättning samt se över formerna för beslut om avgiftssättningen. Revisorerna ansåg också att regeringen borde utveckla ägarstyrningen för samägda företag.

Granskningen av Bilprovningen har omfattat frågan hur staten agerar som majoritetsägare. Trots tydliga mål har det under några år funnits en viss osäkerhet om bolagets verksamhetsförutsättningar. Intressekonflikter mellan bolagets ledning, staten och övriga ägare har gjort att bolaget blivit extra svårt att styra. Revisorerna konstaterade vidare att bolagets avgifter under 1990-talet inte har varit anpassade till självkostnaderna.

*Statskontoret* instämmer i revisorernas uppfattning att regeringen bör ange tydliga riktlinjer för Bilprovningens avgiftssättning. Statskontoret anser att avgifter under självkostnaderna inte är långsiktigt hållbara och strider mot regeringens uttalande i budgetpropositionen för 1997 om att Bilprovningens verksamhet ska bedrivas med marknadsmässiga avkastningskrav.

*Ekonomistyrningsverket (ESV)* redovisar verkets förslag i rapporten "Bilprovningens avgifter – en ny beslutsmodell" (ESV 2000:24). ESV fick den 14 september 2000 regeringens uppdrag att föreslå en ny modell för beräkningen av avgifter för den återkommande fordonskontrollen inom AB Svensk Bilprovning m.m. ESV föreslår att Bilprovningen själv ska kunna sätta sina avgifter under vissa förutsättningar. Dessa förutsättningar bör, enligt ESV, anges i en ny förordning. Avgifterna för den obligatoriska fordonskontrollen är tvingande, och därför bör Bilprovningen tillämpa motsvarande regler och riktlinjer som gäller för offentligt rättlig avgiftsbelagd verksamhet bedriven av statliga myndigheter. ESV föreslår vidare bl.a. att avgifterna ska vara kostnadsbaserade och lika i hela landet och att de ska sättas så att full kostnadstäckning uppnås. ESV instämmer i att regeringen snarast bör ta ställning till Bilprovningens bolagsordning.

*Riksrevisionsverket (RRV)* anser att ESV:s förslag att Bilprovningen ska samråda med ESV om sina avgifter inte kommer att tillgodose konkurrenters krav på kontroll av Bilprovningens prissättning och att risken är stor att många kunder kommer att klaga på Bilprovningens avgifter om dessa höjs. RRV anser att ESV:s förslag kommer att leda till att Bilprovningen alltmer kommer att likna en myndighet med därav följande restriktioner på det affärsmässiga handlingsutrymmet och avgiftssättningen. RRV bedömer att det till följd av överklagandemöjligheten i realiteten alltså kommer att bli regeringen som fattar beslut om avgifterna, vilket bl.a. kan komma i konflikt med reglerna i aktiebolagslagen. Att Bilprovningen har monopol på kontroll-

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

besiktningarna skapar ett synnerligen svårlöst problem vad gäller avgiftssättning och ägarnas styrning av det samägda bolaget.

*Konkurrensverket* konstaterar att i bolagets styrelse finns representanter för konkurrerande verksamheter (MRF och M). Detta är enligt verket otillfredsställande från konkurrenssynpunkt och kan skapa intressekonflikter mellan aktörerna.

*Trafikförsäkringsföreningen* anser att ägarstyrningen under senare år varit bristande. En utveckling till det bättre kan skönjas sedan bolagsstämman 1999. Trafikförsäkringsföreningen bedömer att revisorernas förslag behöver genomföras skyndsamt för att rädda företagets lönsamhet samt återupprätta förtroendet hos bilisterna och yrkestrafiken för Bilprovningens service. Det gäller bl.a. förslag om ändrad avgiftssättning och ändrade beslutsformer med större frihet för bolaget att under kontroll få påverka sin egen prisbild.

*Motorbranschens riksförbund (MRF)* menar att även om det finns förklaringar till en viss del av företagets resultatförsämring har bristen på ägarstyrning varit avgörande för Bilprovningens negativa kostnadsutveckling och resultat. MRF instämmer i revisorernas förslag men vill i första hand avskaffa Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning.

*Motormännens Riksförbund* anser att bolagets avgifter borde anpassas till de faktiska kostnaderna.

*Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)* anser att det är nödvändigt att höja avgifterna för att snabbt komma till rätta med bolagets ekonomiska situation. MHF framhåller bakgrunden till att nuvarande delägare i bolaget en gång inbjöds att tillsammans med staten bilda bolaget. MHF anser att det är förvånande att majoritetsägaren inte fullt ut accepterar denna bakgrund för bolagets tillblivelse och ägande.

*Svenska Taxiförbundet* menar att staten haft en undermålig eller obefintlig styrning av verksamheten t.o.m. sommaren/hösten 1999, vilket ökat problemen inom Bilprovningen.

*Kungliga Automobil Klubben (KAK)* förutsätter att bolaget drivs på affärs- mässiga grunder och enligt aktiebolagslagen.

*Svenska åkeriförbundet* menar att ägarstyrningen hade blivit bättre om marknaden varit avreglerad.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* tillstyrker att en översyn görs av Bilprovningens avgifter. BR anser inte att det är självklart att en rent företagsekonomisk beräkning ensam ska ligga till grund för storleken på avgifterna. Mot bakgrund av att Bilprovningen ska främja trafiksäkerheten måste ett samhällsekonomiskt perspektiv anläggas där fordonen värderas ur trafiksäkerhetssynpunkt. Busstrafiken svarar för en mycket liten andel av dem som dödas eller skadas svårt i trafikolyckor, vilket enligt BR kan motivera att avgifterna för bussarna är lägre än de företagsekonomiska kostnaderna.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

## 5 Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet

Revisorerna föreslog i rapporten att regeringen bör överväga hur Rikspolisstyrelsens samordningsroll kan stärkas inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter i länen samt att polismyndigheterna i samverkan med Rikspolisstyrelsen och Vägverket analyserar skillnaderna mellan olika län när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Revisorerna föreslog också att Vägverket, mot bakgrund av hur verket bedömer trafiksäkerhetseffekterna, får föreslå vilken omfattning verksamheten flygande inspektioner ska ha och att detta bekräftas i regleringsbrev. Revisorerna ansåg också att Vägverket även fortsättningsvis bör kvarstå som beställare av flygande inspektioner och betala polisens merkostnader för verksamheten. Vidare föreslog revisorerna att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen övervägs.

Revisorerna konstaterade i rapporten att det finns stora skillnader mellan länen när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Behovet av ökad samordning har framhållits från olika håll. Revisorerna berörde även Bilprovningens medverkan och menade att den kan bidra till en större likformighet i bedömningarna.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, hade på revisorernas uppdrag redovisat kunskapsläget avseende trafiksäkerhetseffekterna av fordonskontrollen. VTI drog slutsatsen att i enbart 1 procent av de polisrapporterade olyckorna hade fordonsbrister bidragit till olyckan. VTI föreslog också hur kunskapsunderlaget kan förbättras genom ytterligare studier.

*Rikspolisstyrelsen (RPS)* anser att möjligheten till en stärkt samordningsroll, enligt revisorernas förslag, redan finns inom ramen för den förändrade instruktionen för RPS. En analys och utvärdering av utfallet från flygande inspektioner under 2000 kommer att genomföras. Detta bör, enligt RPS, ges svar på varför spridningen i utfallet är så stor. Analysen är planerad att genomföras under första halvåret 2001. RPS håller fast vid att medel för fordonskontroll på väg bör anvisas över polisens anslag. Om så inte blir fallet – utan anslaget även fortsättningsvis ska komma polisen till del via ett avtal med Vägverket – måste ett långsiktigt bindande avtal tecknas. Om en utglesning av kontrollbesiktningen kommer till stånd bör det göras selektivt för olika fordonsslag baserat på statistik och erfarenheter från de senaste årens felpåpekanden samt de olika fordonsslagens inblandning i trafikolyckor.

*Polismyndigheten i Stockholms län* anser att det är önskvärt med en samordningsroll för Rikspolisstyrelsen (RPS), inom ramen för nuvarande organisation med självständiga polismyndigheter. Den ska avse att tillvarata specifika trafiksäkerhetsintressen och verka för en likriktning av övervakningsinriktning och bedömningsgrunder. Myndigheten är positiv till att samlokalisera kontrollplatser för fordonskontroll på väg med Bilprovningens stationer. Man anser att VTI bör ges uppdraget att genomföra trafiksäkerhetsanalyser för att klarlägga sambandet mellan trafiksäkerhet och förändringar av kontrollbesiktningen innan ytterligare utglesning görs.

*Polismyndigheten i Uppsala län* anser att polisen bör få ett självständigt

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 2

ansvar för flygande inspektioner på väg. Man anser även att RPS bör meddela nödvändiga beslut för verksamheten till polismyndigheterna. Regleringsbrevet bör innehålla nivå och kostnadsberäkning. Erfarenheten av nuvarande system är att det tar lång tid att få fram avtalen med Vägverket och att detta skapar osäkerhet. Polismyndigheten menar att Bilprovningen på egen bekostnad ska tillhandahålla personal för flygande inspektioner. Vidare menar man att det varit svårt att i länet få bra kontrollplatser, men man uppger att Vägverket arbetar för att ordna fler. Myndigheten anser att nuvarande övervakningsnivå inte får sänkas och att risken för att utsättas för flygande inspektion måste ökas om det blir längre tid mellan kontrollbesiktningarna.

*Polismyndigheten i Södermanlands län* motsätter sig en ökad samordningsroll från Rikspolisstyrelsen om detta innebär direktiv om verksamheten till tid, plats och personalinsats. Polismyndigheten har ingen erinran mot att Vägverket får föreslå vilken omfattning verksamheten ska ha. Det operativa genomförandet ska dock beslutas av respektive polismyndighet. Man motsätter sig att Vägverket ska kvarstå som beställare av flygande inspektioner och betala polisens merkostnader. Nuvarande system gör det svårt att planera verksamheten. Överenskommelserna med Vägverket har inte varit klara i tid. Polismyndigheten är kritisk mot Vägverket när det gäller kontrollplatser. I Södermanland finns ingen kontrollplats med eluttag och belysning. Polismyndigheten hyrde 1995 och 1996 in tekniker från Bilprovningen men har sedan anställt två ytterligare bilinspektörer eftersom kostnaderna för Bilprovningens medverkan ansågs för höga. Om en utglesning av kontrollbesiktningen ska övervägas bör man ha i åtanke att kvaliteten på en flygande inspektion sällan kan nå samma nivå som en kontroll i besiktningshall.

*Polismyndigheten i Östergötlands län* ifrågasätter det lämpliga i att Vägverket även fortsättningsvis ska betala polisens merkostnader för flygande inspektioner. Myndigheten anser att verksamheten bör finansieras över polisens anslag. Den föreslagna ordningen att omfattningen av verksamheten ska beslutas årligen i regleringsbrevet för Vägverket är för kortsiktig för polisens planering. I övrigt har man ingen erinran mot revisorernas förslag.

*Polismyndigheten i Kronobergs län* instämmer i alla delar i revisorernas förslag. När det gäller RPS samordningsroll har polismyndigheten noterat att RPS ej nämnt verksamheten flygande inspektioner i de reviderade planeringsföresättningarna för åren 2000–2002. Man anser det vara av största vikt att analysera den länsvisa skillnaden i utfall av de flygande inspektionerna och att arbeta för en större likformighet länen emellan. Polismyndigheten anser att det är viktigt att Vägverket betalar polisens fulla merkostnader för flygande inspektioner. Vidare påpekas en tröghet i att utnyttja inhyrda tekniker från Bilprovningen, då dessa måste genomgå särskild utbildning och först därefter kan förordnas av RPS. När det gäller utglesning av kontrollbesiktningen är man av trafiksäkerhetsskäl tveksam till om lätta släpfordon bör omfattas. Myndigheten är positiv till att premiera fordonsägare med väl underhållna fordon genom att förlänga perioden till nästa kontrollbesiktning. Vidare betonas att kallelseförfarandet till kontrollbesiktningen bör ändras.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

*Polismyndigheten i Kalmar län* anser att målet om 120 000 flygande inspektioner är för högt satt med hänsyn till att polisen enbart haft 80 bilinspektörer till förfogande. Enligt myndigheten torde RPS med fördel kunna styra hela verksamheten på riksplånet och ha mandat att utfärda enhetliga regler. Polismyndigheten anser att en analys bör göras av de länsvisa skillnaderna i utfall av de flygande inspektionerna, en analys som även beaktar de grundläggande förutsättningarna vad gäller statistikhandhavandet. När det gäller att använda tekniker från Bilprovningen menar man att det finns stora skillnader i arbetsuppgifter mellan en bilinspektör och en tekniker och att besiktningssmannen enbart skulle kunna vara en förstärkning i den rent tekniska fordonskontrollen. Förslaget att utnyttja Bilprovningens lokaler och utrustning är enligt myndigheten inte förankrat i verkligheten, och man nämner en rad praktiska svårigheter. När det gäller kontrollplatser finns enligt myndigheten få arbetsfickor med eluttag och de som finns är ej bra planerade.

*Polismyndigheten i Blekinge län* instämmer i revisorernas förslag med några reflektioner. Polismyndigheten anser det givet att RPS och Vägverket ska samverka för att få en större likformighet mellan länen. Myndigheten anser att det skulle ge arbetsro för bilinspektörerna om polisen får full ersättning för merkostnaden för verksamheten. Eftersom Vägverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten och har en roll som föreskrivande myndighet faller det sig naturligt att Vägverket är beställare. Polismyndigheten har vidare uppfattningen att vissa fordonslag inte behöver kontrollbesiktigas med så täta intervaller, och man är positiv till att premiera fordonsägare med väl underhållna fordon. Detta bör dock inte omfatta tunga fordon. Man anser att det är viktigt att systemet för att kalla till kontrollbesiktning ändras.

*Polismyndigheten i Skåne* framhåller att de direkta trafiksäkerhetsåtgärderna är en mindre del av samhällets åtgärder på trafik- och vägområdet. Vidare anser polismyndigheten att det under inga omständigheter är rimligt att flygande inspektioner konkurrerar med de prioriterade områdena inom polisen. Polismyndigheten instämmer i revisorernas förslag att Vägverket bör få föreslå omfattningen av verksamheten. Förslagen bör bekräftas i regleringsbrevet så att det finns tydliga direktiv för verksamheten och för den ekonomiska ersättningen. Detta innebär att Vägverket även i fortsättningen bör ersätta polisens merkostnader för verksamheten. Full ersättning måste utgå vilket skulle innebära stabilitet i de ekonomiska förutsättningarna. Polismyndigheten motsätter sig att RPS operativt får samordna trafikverksamheten. Mellan Region Skåne och Vägverket finns ett samförstånd om kontrollplatser. Vidare anser man att det är viktigt att förändra systemet för kallelse till kontrollbesiktningen i syfte att förkorta väntetiderna.

*Polismyndigheten i Hallands län* instämmer i RPS preciseringar av vilka insatser som är viktigast i trafiksäkerhetsarbetet, nämligen kontroller av hastigheten, trafiknykterheten och bilbältesanvändningen. Myndigheten anser att revisorernas förslag om beställning och betalning av flygande inspektioner är bra, men kan bli ännu bättre med beställning från RPS och med "öronmärkta pengar" för verksamheten. Polismyndigheten är positiv till riksdagens målsättning, men tillräckliga medel måste tillföras. Det finns ett

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

missnöje med systemet med överenskommelser med Vägverket eftersom man uppfattar uppdraget som ”pinnajakt”. Kvantitet uppfattas som viktigare än kvalitet. Sena överenskommelser upplevs som betungande. För närvarande mår bilinspektörerna dåligt eftersom de är oroliga för uppsägning. Myndigheten har noterat resultaten av VTI:s studie och menar att detta bör analyseras ytterligare. Om resultaten stämmer är det tveksamt att utöka kontrollen av fordon på väg.

*Polismyndigheten i Västra Götaland* anser att fordonskontroller på väg bör finansieras via anslaget för polisorganisationen. Uppgiften att genomföra fordonskontroller på väg bör prioriteras i ett sammanhang med övriga polisuppgifter inom ramen för polismyndigheternas verksamhetsplanering och efter samråd med Vägverket. Det är inte lämpligt att utan ytterligare överväganden ge RPS samordnande operativa funktioner inom ett resultatområde. Eventuella förändringar måste övervägas i ett större sammanhang där möjligheterna övervägs att åstadkomma en effektivare styrning inom samtliga huvudområden – ordning och säkerhet, utredningsverksamhet och trafik. Polismyndigheten ställer sig avvisande till en lösning som innebär att Vägverket ges möjlighet att styra polisens verksamhetsinriktning och resursplanering när det gäller fordonskontrollen. Myndigheten anser att ökat samarbete med Bilprovningen kan förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som man anser att det finns skäl att minska den periodiska fordonskontrollen.

*Polismyndigheten i Värmlands län* delar revisorernas uppfattning.

*Polismyndigheten i Örebro län* stödjer förslaget om en samordnande roll för RPS, men anser att RPS inte samtidigt ska reglera det operativa arbetet hos polismyndigheterna. Vidare anser man att mer fakta bör finnas om betydelsen av fordonskontrollerna innan nya kvantitativa mål fastställs. Medelstilldelningen bör gå direkt till RPS och fördelas efter den situation som råder inom varje polismyndighet. Polismyndigheten anser att processen med överenskommelser med Vägverket har varit alltför tidskrävande och att olikheterna i överenskommelserna har varit betydande. Osäkerheten år från år om vad som gällt har skapat ett passivt agerande. Polismyndigheterna och de anställda har känt tveksamhet till verksamheten på grund av att en annan myndighet, Vägverket, varit beställare och beslutat om de medel som avsätts.

*Polismyndigheten i Västmanlands län* bedömer att för att erhålla ett enhetligt och likartat trafiksäkerhetsarbete i hela landet erfordras klara och entydiga riktlinjer från de centrala myndigheterna både vad gäller utbildning, bedömningar och övervakningsmetoder. De stora skillnaderna mellan olika läns värdering av brister kan i första hand tillskrivas utbildningen. Polismyndigheten anser att de nationella överenskommelserna mellan Vägverket och RPS fastlagt så högt antal flygande inspektioner att bilinspektörerna tvingats arbeta på ett sätt som inte överensstämmer med det kvalitetssäkrade kontrollprogrammet. Polismyndigheten delar inte revisorernas bedömningar när det gäller Bilprovningens teknikers medverkan vid kontroll på väg. Vägkontroller med civil personal fordrar att polispersonal medverkar vid kontrollen.

*Polismyndigheten Dalarna* framhåller att år 2000 varit problemfyllt genom

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 2



att Vägverket har fått omfördela medlen inom givna anslag. Detta har medfört att inspektionerna ska koncentreras till fordonens väsentligaste brister. Önskemål om denna inriktning har, enligt polismyndigheten, framförts tidigare till Vägverket, men utan gehör. Det har gjorts i avsikt att höja kvaliteten på genomförda förrättningar och inte bara ha ett kvantitativt mål. Polismyndigheten anser att medel för flygande inspektioner ska tilldelas polisorganisationen direkt. Om Vägverket ska kvarstå som beställare måste de fulla kostnaderna för verksamheten betalas. Myndigheten efterlyser den långsiktiga ekonomiska strategin när man med halverade anslag tvingas att minska en uppbyggd och fungerande organisation för att eventuellt bygga upp den igen om något år. Polismyndigheten i Dalarna har tidigare använt Bilprovningens resurser och upplevt det positivt. Kostnaderna har dock varit för höga.

*Polismyndigheten i Västernorrlands län* stödjer revisorernas förslag. I remissvaret uttalar myndigheten sitt stöd för förslagspunkterna i revisorernas rapport med ett par förtydliganden och tillägg. De gäller att Vägverket ska betala polisen full merkostnad för verksamheten. Vad gäller platser för verksamheten bör den utföras inte enbart på iordningställda kontrollplatser utan spridas över länen. Merparten av kontrollerna bör dock ske på av Vägverket byggda kontrollplatser där en förnämlig utrustning finns. Om en utglesning av kontrollbesiktningen ska övervägas bör inte tunga fordon omfattas. Polismyndigheten uttalar sig också för ett utökat centralt stöd för verksamheten samt att RPS utfärdar föreskrifter.

*Polismyndigheten i Jämtlands län* anser att anledningarna till att riksdagens mål om 120 000 inspektioner inte uppnåtts är att ingen grundlig bedömning gjorts beträffande rimligt antal i förhållande till resurserna samt att systemet med handdatorer infördes innan det var ordentligt utprovat. Halveringen av anslagen för flygande inspektioner har medfört att bilinspektörer kanske måste avskedas. Att enskilda polismyndigheter ska vara beroende av Vägverket innebär alltför stor osäkerhet. Myndigheten anser att medel för verksamheten bör ställas direkt till Rikspolisstyrelsens förfogande. När det gäller medverkan från Bilprovningens tekniker förutsätter detta att medverkan sker kontinuerligt och att Bilprovningen svarar för kostnaderna för egen del. Även när det gäller lokaler bör bolaget ej debitera hall- och utrustningshyra.

*Polismyndigheten i Västerbottens län* har tagit del av rapporten och anser att den är noggrant genomförd och ger korrekta fakta om berörda års fordonskontroller på väg och utfallet av dessa. Polismyndighetens synpunkter i övrigt har lämnats till Rikspolisstyrelsen.

*Riksrevisionsverket (RRV)* anser att revisorerna uppmärksammat flera indikationer på att nuvarande system inte fungerar väl. RRV tror dock inte att förslagen i rapporten kommer att lösa problemen. Därför finns, enligt RRV, skäl att ånyo överväga ett system där dels besiktningintervallen glesas ut, dels att ett flexibelt och kundanpassat system införs för när kontrollbesiktningarna tidsmässigt ska göras. RRV har uppfattat att revisorernas förslag är att fordonsägare som har väl underhållna fordon ska få perioden fram till nästa kontrollbesiktning förlängd. RRV argumenterar mot ett sådant system

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

Bilaga 2

och menar att ett alternativ är att polisen ska kunna besluta om en förlängd period om man på väg påträffar ett väl underhållet fordon. Vidare anser RRV att polisen bör tillföras resurser från Vägverket för trafikövervakning inkl. flygande inspektioner. RRV anser att polisen i samråd med Vägverket bör föreslå kvantitativa mål för omfattning och inriktning av trafikövervakningen. Regeringen bör i regleringsbrevet för polisen formellt fastställa målen.

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* instämmer i förslaget att förstärka RPS samordningsroll. Enligt SWEDAC är det ur rätts-säkerhetssynpunkt av särskild vikt att flygande inspektioner utförs på ett likformigt sätt oavsett vilken polismyndighet i landet som utför dessa.

*Vägverket* konstaterar att de med RPS överenskomna målen för år 2000 inte kommer att uppfyllas vad gäller inriktningen av kontrollerna, användning av iordningställda kontrollplatser och åtgärder för att minska skillnaderna i bedömning och rapportering mellan länen. Vägverket anser att det behövs en gemensam ledningsfunktion för att komma till rätta med de allvarliga bristerna i dagens kontrollorganisation. Hur en sådan gemensam ledningsfunktion ska utformas och vilka befogenheter den ska ha bör utredas närmare.

Vägverkets ambition, när det gäller överenskommelserna med RPS, har varit att åstadkomma en förändring i fråga om olikheterna i bedömningar och rapportering. Vägverket konstaterar att för första halvåret 2000 har spridningen ökat ytterligare när det gäller utfallet av de flygande inspektionerna. Genomsnittligt antal förrättningar per månad och bilinspektör varierar från 514 till 1 435 inspektioner. Under tredje kvartalet 2000 har, enligt inrapporterade flygande inspektioner, 49 av de 89 särskilt utrustade kontrollplatserna utnyttjats. De resultat som förväntades genom en mer detaljerad skrivning i överenskommelsen med RPS om inriktningen i kontrollarbetet och användningen av kontrollplatser har inte uppnåtts under tredje kvartalet 2000.

*Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI)* anser att Bilprovningens verksamhet tills vidare inte bör glesas ut med hänsyn till den oklarhet som råder när det gäller den flygande inspektionen. Anmärkningsfrekvensen hos den kontrollerade bilparken ger, enligt VTI, inget underlag för ytterligare utglesning av kontrollverksamheten. Enligt VTI är det viktigt att trafiksäkerhetseffekterna, av såväl Bilprovningens kontroller som flygande inspektioner, analyseras samtidigt i ett långsiktigt perspektiv. Detta kan göras genom kontrollerade försök där framför allt sambandet mellan Bilprovningens verksamhet och flygande inspektioner belyses. VTI har föreslagit två forskningsprojekt som man anser bör genomföras. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget avseende trafiksäkerhetseffekterna av Bilprovningens verksamhet.

*Bilprovningen* anser att en bättre samordning mellan polisens bilinspektörer och Bilprovningens personal skulle ge större möjligheter för polisen att genomföra önskat antal flygande besiktningar. Vidare anser man att Bilprovningens anläggningar borde användas i verksamheten då de i många fall ligger nära genomfartsleder och har en bättre arbetsmiljö.

*Motorbranschens Riksförbund (MRF)* har inget att erinra mot förslagen.

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap**

Bilaga 2

*Motormännens Riksförbund* anser att ett ökat antal kontroller på väg är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Om kontrollbesiktningen ska glesas ut ytterligare bör den utglesning som redan genomförts först utvärderas. Vidare bör hänsyn tas till tidigare utfall när fordonen kontrollerats.

*Svenska Taxiförbundet* anser att utökade och effektiviserade flygande inspektioner, särskilt av yrkestrafiken, är utomordentligt viktigt och avgörande för att åstadkomma konkurrens på lika villkor.

*Kungliga Automobil Klubben (KAK)* vill utöka kontrollen av utländska fordon. Användningen av lågkvalitetsdiesel och undermåliga fordon bör begränsas. Man förordar dessutom att kontrollbesiktningen förtätas avseende yrkesfordon och att besiktningen av nya privatägda bilar glesas ut.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* instämmer i revisorenas förslag, men endast under förutsättning att Rikspolisstyrelsen får ett övergripande och samordnat ansvar för när, var och hur de flygande inspektionerna ska göras. BR anser att RPS i samarbete med branschens aktörer bör utforma anvisningar för hur flygande inspektioner bör utföras. BR menar att kontrollerna bör utföras så att störningarna för resenärerna minimeras.

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
på  
dokumentegenskap**

Bilaga 2

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**

**.  
Bilaga 2**

# Innehållsförteckning

1	Revisorernas granskning.....	1
2	Revisorernas överväganden .....	1
2.1	Bolagets verksamhet och effektivitet.....	2
2.2	Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten .....	5
2.3	Ägarnas styrning av bolaget.....	8
2.4	Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet .....	10
3	Revisorernas förslag .....	14
<i>Bilaga 1 Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten</i>		
	Förord.....	19
	Sammanfattning.....	20
1	AB Svensk Bilprovning – en kort presentation.....	25
1.1	Syfte och affärsidé .....	25
1.2	Kärnverksamheten .....	25
1.3	Aktiviteter vid sidan av kärnverksamheten.....	27
1.4	Regler för kontrollbesiktningen .....	27
1.5	Mer än fem miljoner besiktningar per år.....	28
1.6	Stationernas tillgänglighet och tjänsteutbud .....	31
1.7	Staten är majoritetsägare.....	32
1.8	Riksdagsbeslut om ensamrätt.....	32
2	Bolagets verksamhet och effektivitet.....	33
2.1	AB Svensk Bilprovningens ekonomi.....	33
2.2	Bilprovningens mål och måluppfyllelse.....	36
2.3	Internationella jämförelser .....	46
2.4	Kvalitetsarbete och tillsyn.....	48
2.5	Bilprovningens organisation .....	51
3	Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten .....	52
3.1	Konkurrensutsatt verksamhet ska bedrivas i dotterbolag.....	52
3.2	Dotterbolagen .....	53
3.3	Bilprovningen Test och Information AB (BTIAB).....	55
3.4	Öhrlings validering av Bilprovningens ABC-kalkyl.....	57
3.5	Prissättningen i moderbolag och dotterbolag .....	60
3.6	Klagomål till Konkurrensverket.....	62
3.7	Eventuella intressekonflikter .....	63
3.8	Konkurrenslagstiftningen.....	64
4	Ägarnas styrning av bolaget.....	67
4.1	Beslut om bildande år 1963 .....	67
4.2	Nuvarande ägarförhållanden .....	68
4.3	Riksdagsbeslut om konkurrens eller fortsatt ensamrätt.....	68
4.4	Revisorernas skrivelse om statens roll som ägare .....	69
4.5	Intressemötsättningar mellan staten, övriga ägare och bolaget .....	78
5	Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet.....	79
5.1	Verksamheten flygande inspektioner.....	79
5.2	Fordonskontroll och trafiksäkerhet .....	95

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .Fel! Okänt namn på dokumentegenskap .**

6	Revisorernas överväganden och förslag .....	100
6.1	Bolagets verksamhet och effektivitet .....	100
6.2	Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten .....	103
6.3	Ägarnas styrning av bolaget.....	105
6.4	Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet .....	108
7	Källförteckning .....	112

*Bilaga 2 Sammanfattning av remissyttranden över rapport*

*2000/01:2, Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten*

1	Allmänna synpunkter .....	117
2	Bolagets verksamhet och effektivitet .....	118
3	Avgränsningen av den konkurrensutsatta verksamheten .....	120
4	Ägarnas styrning av bolaget.....	123
5	Målen om fler flygande inspektioner och ökad trafiksäkerhet .....	125

**Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap  
.:Fel! Okänt namn  
på  
dokumentegenskap**