

## Motion till riksdagen 2021/22:4284

av Anders Åkesson m.fl. (C, M, KD, L)

### med anledning av skr. 2021/22:32 Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över och följa upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt, som en del i sin löpande styrning av myndigheten, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen bör säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningsorgan görs återkommande och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen som en del i sin löpande styrning av Transportstyrelsen bör säkerställa att myndigheten fullgör sitt tillsynsansvar och tillkännager detta för regeringen.

#### Motivering

Regeringens skrivelse om Riksrevisionens granskningsrapport av omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon har inkommit till Sveriges riksdag. Skrivelsen innehåller regeringens bedömning och åtgärder med anledning av Riksrevisionens rapport.

I proposition 2009/10:32 som riksdagen tog ställning till och beslutade om 2009 står det:

- Regeringen är övertygad om att en omreglering har förutsättningar att skapa en väl fungerande marknad med effektiv konkurrens som
- främjar ett rationellt och kostnadseffektivt besiktningsförfarande,
- bidrar till utveckling av ny kontrollmetodik,
- leder till rimliga priser för besiktningstjänster,
- innebär att tillgängligheten till besiktningsmöjligheter även fortsättningsvis är god i hela landet, samt
- ger valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet.

Vi konstaterar att skälen för omreglering av besiktningmarknaden har uppfyllts. Det gäller framför allt bättre service och valfrihet till medborgarna, som i huvudsak har skett genom

- ökad tillgänglighet (fler stationer i hela landet och fler besiktningstekniker)
- kundanpassning (möjlighet att boka när fordonsägare vill besikta, fler tider och mer flexibla bokningsmöjligheter)
- att kötid till besiktning nu helt försvunnit som fenomen i Sverige (utbudet på besiktningstider är större än eller i jämvikt med efterfrågan).

Riksrevisionen bekräftar i huvudsak ovanstående i sin granskningsrapport. Dock finns det ett antal slutsatser och åtgärder som bör läggas till i regeringens åtgärdsplan.

## Marknaden löser problemen med glesbygdsbesiktning

Regeringens skrivelse tar upp att det finns en ojämn fördelning av besiktningstationer och att tillgängligheten i mycket glesa glesbygdskommuner har försämrats. Detta beror dock inte på omregleringen, utan i stället är det statens eget bolag, AB Svensk Bilprovning, som tagit sina mobila besiktningstationer ur bruk, och det har skett under 2020. Som regeringen själv noterar har Opus Bilprovning, ett annat besiktningorgan som bildats tack vare omregleringen, aviserat att de ämnar etablera en egen tjänst med mobila enheter för besiktning i glesbygd med start 2022.

En åtgärd i regeringens skrivelse är att regeringen avser att fortsätta att följa besiktningens utveckling när det gäller tillgängligheten till besiktning, med särskilt fokus på hur denna tillgänglighet är geografiskt fördelad över landet. Det är rimligt att regeringen följer frågan, men det framstår som oklart vad som är syftet med den skrivningen. Vi har en högre tilltro än regeringen till att marknaden – som det visat sig tidigare – löser utmaningen med en rimlig geografisk spridning av bilprovning.

## Oberoende besiktning en förutsättning

Oberoende är en nödvändighet för en professionell och tillförlitlig fordonsbesiktning även i framtiden. Det får inte finnas sammanblandning mellan intressen eller andra beroendeförhållanden mellan ett besiktningorgan och en tillverkare eller importör av fordon. Det får inte heller finnas beroende till någon som utför reparation eller service av de fordon som besiktigas. Medborgarna ska vara garanterade en opartisk bedömning av sina fordon.

Därför anser vi att förslaget i regeringens skrivelse gällande vandelsprovning kan skärpas ytterligare. Regeringen bör via en översyn av den nu gällande regleringen i

fordonslagen säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningsorgan sker återkommande.

## Nödvärdigt att säkerställa mer effektivt föreskriftsarbete hos Transportstyrelsen

Vi välkomnar att regeringen nu vill säkerställa att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar som en del i sin löpande styrning av myndigheten. Samtidigt är det anmärkningsvärt att regeringen endast delvis delar Riksrevisionens bedömning angående Transportstyrelsens otillräckliga tillsyn. Vi delar helt och hållet Riksrevisionens bedömning att Transportstyrelsen inte fullgör sitt tillsynsansvar.

Vi vill också understryka att det är minst lika viktigt att regeringen bör se över och följa upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt. Vi delar inte Riksrevisionens bedömning att Transportstyrelsen har en fungerande process för att formulera detaljerade föreskrivna regler.

Det finns flera exempel på betydande föreskriftsändringar som helt uteblivit. Till exempel saknar Sverige fortfarande kontrollpunkter för laddbara fordon (något som Norge införde för över fem år sedan i sitt regelverk). Dessutom har Sverige infört regler som knappt ens når miniminivåerna gällande miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningspaket i stället för en anpassad svensk implementering som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. Ett uttalat mål i den ursprungliga propositionen (prop. 2009/10:32) handlar om vikten av förbättrad trafiksäkerhet och miljökontroll. Här har Sverige gått i motsatt riktning och är numera bland de sämsta i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning. Riksrevisionen nämner bara kort problematiken med miljökontrollen och konstaterar att det sannolikt beror på en föreskriftsändring, men lämnar därefter åtgärdsbehovet därhän.

Andelen anmärkningar på brister i miljökontrollsystemet har minskat från 14 procent 2010 till 10 procent 2019. Anledningen till detta kan vara förändringar i en föreskrift 2018 beträffande miljökontroller vid besiktningar. (RiR 2021/11 s. 28)

Inte heller regeringen har något förslag till åtgärd. Regeringens skrivelse konstaterar att Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Vidare förs ett resonemang om att det i proposition 2009/10:32 framgår vad lagstiftaren haft för intentioner i fråga om tillsynens innehåll, men inte om dess omfattning.

Vi tror inte att nuvarande regering har en annan intention eller ett annat mål med miljökontrollen än att den ska fortsätta att förbättras. Det finns ingenting som formellt hindrar Sverige från att förändra dagens miljökrav. Därför bör Sverige utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU. Vår tolkning är därför att det saknas rätt resurser eller handlingskraft på Transportstyrelsen för en effektiv regelgivning och att föreskriftsarbetet därför inte fungerar tillfredsställande. Det är regeringens uppgift att säkerställa att Transportstyrelsen är en funktionell myndighet som utför sina uppdrag tillfredsställande. Därför måste givetvis denna iakttagelse följas upp, och det måste utredas vad som behöver göras och åtgärdas.

## Felaktig slutsats om riksdagens förväntningar på pris

Riksrevisionen har studerat prisutvecklingen mellan 2010 och 2019 och kommit fram till att det genomsnittliga priset för en kontrollbesiktning ökat med över 50 procent. Vidare skriver Riksrevisionen att riksdagens förväntningar gällande prisutveckling inte har infriats. Vi vänder oss emot den beskrivningen.

I regeringens proposition 2009/10:32 framgår att en av målsättningarna med omregleringen var att den skulle leda till ”rimliga priser för besiktningstjänster” samtidigt som servicen och tillgängligheten skulle förbättras. Det stod även i konsekvensbeskrivningen för privatpersoner att ”en omreglerad fordonsbesiktningmarknad kan leda till något högre pris för besiktning av fordon och därmed få viss betydelse för privatpersoner”.

Besiktningpriset före omregleringen var enhetligt och fastställdes av Transportstyrelsen. Staten bar risken för underskott i verksamheten. Under monopoltiden hade Svensk Bilprovning länge ett ackumulerat underskott på ca 500 miljoner kronor. År 2001 beslutades därför om en marginell prishöjning för besiktning. Därefter skedde ingen mer prishöjning. Priset före beslutet för omregleringen 2009 byggdes alltså på ett nära 10 år gammalt besiktningpris. Med facit i hand ser vi att det tidigare artificiella priset för besiktning har justerats upp samtidigt som tillgängligheten byggts ut markant. Att en sådan tydlig service- och tillgänglighetsförbättring skulle innebära att ett rimligt pris för besiktning skulle visa sig bli lägre än priset från 2001 är helt enkelt inte realistiskt och var inte heller förväntat i riksdagen.

Prisdifferentieringen, att priset skiljer sig beroende på framförhållning i bokningen och vilken station fordonsägaren besiktat hos, är också en orsak till prisutvecklingen samt en viktig och välkommen effekt av omregleringen.

## Extremt låg andel klagomål

Riksrevisionen drar slutsatsen att antalet klagomål till besiktningföretagen, Konsumentverket, Swedac och Allmänna reklamationsnämnden på besiktningföretag från fordonsägare har ökat sedan 2010. Dock framgår det inte hur klagomål registrerades under monopoltiden, och det är därför svårt att dra några långtgående slutsatser eller jämförelser med tiden med monopol gällande klagomålen.

Antalet klagomål till olika instanser är ca 1 500 per år enligt besiktningföretagen. På ett år utförs drygt 5,5 miljoner besiktningar i Sverige (alla typer). I relation till antalet besiktningstillfällen är andelen klagomål och överklaganden alltså extremt låg, endast ett klagomål på ca 3 500 besiktningar.

*Anders Åkesson (C)*

*Maria Stockhaus (M)*

*Magnus Jacobsson (KD)*

*Helena Gellerman (L)*