



[www.veta.se](http://www.veta.se)

PeoF

Datum 2020-10-20

## **VETA har analyserat bilprovningens verksamheten 10 år efter att monopollet avskaffades 2010.**

### **1. Sammanfattning**

VETA har deltagit i remissarbetet både när man skulle privatisera verksamheten 2009-03-18 liksom när man förändrade inställellesystemet 2016-02-27.

I VETA:s remisser har vi alltid framhållit att man måste utveckla fordonskontrollen och ha bra uppföljning på verksamheten.

Redan i förarbetet till förändringar i föreskriften finns under punkten 5.6 Kvalitetstillsyn följande skrivning. ”SWEDAC ska för att kunna ge fortsatt ackreditering kontrollera kvalitetssystemets tillämpning och funktion. Däri kan ingå viss uppföljning i att man utför vissa prov enligt bra metodik”.

När det gäller kvaliteten på utförda besiktningar så är det Transportstyrelsen som ska utföra den med kvalificerad personal.

### **2. Hur fungerar då den tillsynen som beskrivs för verksamheten.**

Transportstyrelsen har i årliga rapporter följt upp verksamheten när det gäller antal bilprovningstationer och antal besiktningstekniker och även följt kostnadsutveckling sedan privatiseringen.

Vad man saknar är en riktad tillsyn med kvalificerad personal och att man följer besikttningsregler i den omfattning som förarbetet krävde.

Även om man vid tillsynen konstaterar att man inte gör alla kontroller så har man inte utökat kontrollens omfattning.

I rapport från 2017 framgår att man har utfört fysisk kontroll på 6 stationer.

I rapport 2018 redovisar man en fysisk kontroll har utförts. Man hade för avsikt att använda 6 besiktningstekniker för den verksamheten men dessa har inte haft den funktionen inom Transportstyrelsen vad vi kan förstå!

Någon rapport från 2019 är ännu ej redovisad! Vi antar att inga kontroller utförts.

När det gäller registreringsbesiktning kan man inte i rapporterna se att man gör någon uppföljning.

I några rapporter över tillsynen av Bilprovningens verksamheten har man efterlyst utveckling av provverksamheten. Bör det inte i så fall finnas klara anvisningar om detta i föreskrifter för både Kontrollbesiktning och Registreringsbesiktning.

Vi ifrågasätter även tillsynen av företag som har tillstånd för helfordonsgodkännande där man inte nämner någon sådan tillsyn. Även det har naturligtvis påverkan för hur fordon godkänns vid registreringsbesiktning om de avviker från utförande för helfordonsgodkännande.

I en rapport kan man läsa när man införde nytt kontrollprogram så var avsikten att följa upp tillämpningen. Men det föll på att man fick inte äskade pengar för sådan uppföljning? Kan förskrivande myndighet friskskriva sig så när man är ansvarig för föreskrifter?

### **3. Vad kan bristen i uppföljning innebära för utförandet av de olika besiktningssyftena.**

Det finns risker för att man inte bara konkurrerar med volym, priser och kontrollens omfattning. När det gäller registreringsbesiktning också att man godkänner otillåtna ändringar.

Vid kontakter med folk som arbetar inom fordonskontrollarbete får man höra ”skulle vi följa anvisningar i alla avseenden åker kunderna till annan kontrollstation”.

Detta gäller både kontrollbesiktning och registreringsbesiktning.

Om man gör en tillsyn på ett år hur kan man då veta att man inte konkurrerar med kvalitet på utfört arbete? Man anger i rapporter att man inte utför alla kontroller då måste man väl ställa sig frågan varför? Anses kontrollen onödig eller av mindre betydelse t.ex.

Man hör att registreringsbesiktningen har högre pris om det gäller att få fordon godkända utanför regelsystemet. Bara att denna misstanke finns kräver uppföljning!

Att man inte får göra referensbesiktningar är väl bara ett sätt att slippa göra sådana!  
Har man ansvar för föreskrifter så måste man väl få gå in och kontrollera fordon som kan misstänkas ha godkänts på felaktiga grunder. Detta måste få gälla alla besiktningstyper.

### **4. Vad kan bristen i att man ej utvecklar kontrollarbetet innebära.**

Risken är att flera system som ska vara stödjande och hjälpsamt för att fordon inte ska råka ut för incidenter eller trafikolyckor inte fungerar som tänkt.

Många system kan påverkas ogynnsamt av att man har stora tillåtande avvikelser på t.ex. bromssystem. En ojämnhet för en axel på 30% gör att antisladd på det fordonet har satts ur spel i stor utsträckning.

För många fyrhjulsdrivna fordon utför man bara vägkontroll. Dessa har ofta identiska bromssystem med två-hjulsdrivna av samma fabrikat för vilka upp till 25 % av kontrollerade fordon uppvisar fel.

Många strålkastares reflektorer är i dag är omöjliga att kontrollera på annat sätt än genom okulärbesiktning, detta innebär att många bilar godkänns med alldeles för dåliga strålkastare. Detta är bara några exempel.

Till ovanstående exempel så finns många system som man inte kontrollerar.

Moderna bilar med radar, värmeavkännare och kamerastyrda funktioner bryr man sig inte om att de överhuvudtaget fungerar.

## **5. Prisbilden för olika besiktningar.**

För de flesta typer av besiktningar har kostnaden ökat mer än konsumentprisindex.

Gemensamt för alla besiktningar är det svårt att få en bild av vad det kostar hos olika aktörer utan att göra en fingerad bokning. Här vill vi se öppnare redovisning på de webbplatser man har. Många rabattsystem förekommer och dessa redovisas sällan på webbplatserna.

När det gäller andra besiktningar än kontrollbesiktning så är det svårt att överhuvudtaget jämföra priser mellan olika aktörer.

## **6. Kontrollorganen har protesterat mot att man har avvecklad miljökontrollen när man inte längre får använda OBD systemen.**

Är man en seriöst föreskrivande myndighet så borde man väl bedriva en aktiv forskning inom detta område för att fastställa vilka felkoder det i så fall man ska bortse ifrån, och vilka som man kan använda.

I rapport TSG 2018-4049 krävs insatser mot manipulering av avgasreningssystem och utveckling av kontrollmetoder. Vad har hänt?

Kontrollorganen har även påtalat detta: På samma sätt är regelverken när det gäller trafiksäkerhet eftersatta. Idag kontrolleras inte grundläggande moderna säkerhetsfunktioner. Det vill vi få ändring på.

## **7. Slutsatser av vår analys från VETA.**

Tillgängligheten för de vanligaste typer av besiktning har blivit bättre.

Priset för besiktning har ökat mer än konsumentprisindex över åren.

Att man inte löpande utvecklar kontrollens omfattning gör att man ifrågasätter verksamheten som bedrivs i dag. Ingen större skillnad sedan man en gång började för 55 år sedan.

Med överretablering på vissa orter kan det innebära att man godkänner fordon på ett sätt som inte överensstämmer med regelverket i syfte att få en trogen kund. Hur kan upptäckas utan en kontroll av verksamheten?

Verksamhetsuppföljning enligt de regler som fastställdes för 10 år sedan, måste innebära att man har mycket liten kontroll av att fastställda regler följs. Detta gäller alla besiktningsformer.



PeoF

Datum 2020-10-20

Har den personal som är avsedd att följa upp verksamheten erforderlig kompetens? Eller är det som är orsak till bristfällig uppföljning?

Att man år efter år konstaterar att man inte gör alla kontroller utan att ta till någon åtgärd måste vara förödande för verksamheten.

### **8. Hur utvecklar man verksamheten.**

Har man en bil som genomgår kontroll varje år hos auktoriserad bilverkstad så måste det kunna innebära att den också ska kunna betraktas som trafiksäker. Vi konstaterar att man börjat titta på att låta verkstäder i glesbygd få göra denna kontroll.

Utöka detta till verkstäder som är auktoriserade för märket ifråga och ackrediterade för att släcka 2:or. Detta skulle också ge miljövinster genom att kontroll samordnas med årlig service av fordonet.