

Näringsdepartementet
Trafik
Charlotte Ottosson

Yttrande
2009-03-17

Er ref: N2009/319/TR
Vår ref: BR2009/003/GH
Sid. 1 (3)

Fordonsbesiktning Ds 2009:3

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR är också delägare i Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

I egenskap av delägare har BR med tillfredsställelse konstaterat att tillgängligheten förbättrats under de senaste åren och att väntetiderna minskat.¹ Även redovisade utredningar i departementspromemorian ”Fordonsbesiktning” (Ds 2009:3) ger uttryck för att besiktningsverksamheten i Sverige fungerar väl i ett europeiskt perspektiv. Prisnivån är genomsnittlig och produktiviteten är hög. Däremot är tillgängligheten låg.

BR är i grunden positiv till en avveckling av AB Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning AB och Inspecta AB monopolställning för besiktning av fordon, då en ökad konkurrens kan medföra en ökad tillgänglighet, förbättrad service, ett större utbud av tjänster och lägre kostnader för bussbolagen. Förhoppningsvis kan en omreglering leda till bland annat att antalet besiktningsstationer och deras öppettider utökas för bussföretagen.

I mer än femton år har frågan om omreglering utretts och diskuterats. Därför är det högst otillfredsställande att departementspromemorian saknar viktiga konsekvensanalyser och att förslagen inte skapar förutsättningar för en fungerande konkurrens på en omreglerad besiktningsmarknad.

BR anser därför att en kompletterande utredning genomförs innan ett förslag om regelreformer av fordonsbesiktning lämnas till riksdagen.

Europeiska exempel

De europeiska exempel som redovisas i promemorian visar på stora olikheter i besiktningsverksamheten när det gäller pris, monopol och krav på oberoende.

De finska omregleringarna 1994-2003 har lett till att det statliga monopolet ersatts av två dominerande privata aktörer, vilka ägs av den globala aktören Applus respektive riskkapitalbolaget Bridgepoint. Till följd av den bristande konkurrensen har priset stigit kraftigt efter omregleringarna. Antalet anställda har ökat kraftigt, vilket medfört en betydligt lägre produktivitet. Däremot har lönsamheten och tillgängligheten ökat starkt.

¹ Se även Riksrevisionens rapport RiR 2007:18.

I Danmark omreglerades marknaden 2005, vilket genom låga etableringskrav medförde att antalet besiktningsföretag ökade till 117 och att tillgängligheten förbättrades väsentligt. Dock domineras marknaden av fyra privata aktörer. Applus dominerande ställning grundades genom köpet av det statliga monopolbolaget. De tre andra bolagen är FDM, Bridgepoint och Pava. Med fler aktörer har lönsamheten varit låg samtidigt som det statliga kontrollarbetet krävt ökande personalinsatser.

En ny oligopolmarknad?

Med departementspromemorians förslag är det troligt att AB Svensk Bilprovnings rikstäckande infrastruktur och marknadsdominans kommer att bestå. Regelbegränsningarna för nya företag minskar möjligheterna för tänkbara inhemska konkurrenter. Resultatet blir sannolikt att endast utländska storbolag som idag är etablerade i våra grannländer förmår att konkurrera med AB Svensk Bilprovning.

Erfarenheterna från omregleringarna i Finland och Danmark tillsammans med den föreslagna regelreformen i Sverige kan leda till en oligopol liknande situation med bristande marknadskonkurrens.

Avsaknaden av en fungerande marknad tillsammans med en ökande avgiftsfinansiering av myndigheters och besiktningsbolagens verksamheter riskerar att leda till höjda priser för besiktning och kontrollåtgärder för den yrkesmässiga trafiken.

Regeringen föreslår vid omreglering av apoteksmarknaden att hälften av Apoteksbolagets apotek säljs via anbudsförfarande.² Ett liknande förfarande borde genomföras vid en omreglering av bilprovningens verksamhet i syfte att förhindra att dagens monopol ersätts av privata oligopol.³

Oklara mål om tillgängligheten

Riksrevisionen har konstaterat att dagens tillgänglighetsuppdrag är ”mycket allmänt formulerat”.⁴ Därför är det högst förvånande att inte heller promemorian analyserar och föreslår en service- eller tillgänglighetsnivå för besiktningsbolagen.

I syfte att öka tillgängligheten föreslår BR införande av mobila besiktningsutrustningar med vilka ackrediterade besiktningsorgan kan genomföra kontroller på plats hos bussbolagens depåer och verkstäder. Ett sådant mobilt system ökar flexibiliteten och minskar såväl resor som kostnader för bussföretagen.

Likabehandling och förutsebarhet

BR anser i likhet med Sveriges Åkeriföretag att det är centralt att rättsäkerheten, förutsebarhet och likabehandling, vid fordonsbesiktningar kan uppnås.⁵ I dag är besiktningsresultaten högst skiftande och särskilt beträffande bedömningar av bromsar för tunga bussar.⁶ Det är därför

² Prop. 2008/09:145.

³ Se vidare Konkurrensverkets yttrande 2009-03-04 (Dnr 27/2009).

⁴ Riksrevisionens rapport RiR 2007:18.

⁵ Se vidare Sveriges Åkeriföretags remissvar 2009-03-13.

⁶ Se NVF Fordon och Transporters rapport 2/2004.

angeläget, och i synnerhet vid en omreglering, att en harmonisering av regelverken och dess tillämpning realiserar inom Norden och Europa.

Bristande konsekvensanalyser och önskade följder

Utredningen konstaterar inledningsvis att det är svårt att överblicka konsekvenserna av förslagen (s. 107). Vidare hänvisas till Transportstyrelsens uppdrag att genomföra en nulägesanalys, uppföljning och dess ansvar att utföra en konsekvensutredning enligt förordningen SFS 2007:1 244. Men en nulägesanalys och en ordentlig konsekvensutredning borde rimligtvis göras innan ett lagförslag presenteras för riksdagen.

Konsekvenserna för de statliga myndigheterna är att Transportstyrelsen behöver nyanställa personal för tillsynsverksamhet och genomförande av stickprov av besiktningsverksamheten. Byråkratin och kontrollverksamheten ökar således med förslaget.

Den ökade tillgängligheten med uppskattningsvis 100-200 fler stationer beräknas leda till ökade priser, då ungefär 750 nya årsarbetskrafter krävs, vilket leder till en effektivitetsförlust på 20 procent med en omreglering.

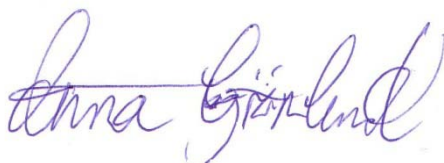
Det ökade serviceutbudet för besiktningsstationer i framtiden (s. 114) erbjuder delvis redan i dag etablerade serviceverkstäder, vilka nu får en ökad konkurrens av ackrediterade besiktningsbolag, vars verksamhet finansieras genom offentligt sanktionerade kontrollavgifter.

Promemorian utgår i från att det blir fler stationer i tätorter, men färre i glesbygd och i Norr- och Västerbotten. Däremot antas antalet stationer för besiktning av tunga fordon bli i stort sett oförändrat. Den geografiska tillgängligheten för bussbranschen blir sålunda inte bättre med den föreslagna regelreformen. Emellertid kan utökade öppettider förbättra tillgängligheten och servicen för bolagen.

Utredningen förmodar att även priset för besiktning av tunga fordon kommer att stiga mer än för lätta fordon, men genom rabattavtal för större bussbolag ökar prisspridningen.

Det är uppenbart att den föreslagna regelreformen inte ökar den geografiska tillgängligheten för bussbolagen samtidigt som besiktningskostnaderna riskerar att öka.

Mot bakgrund av ovannämnda brister i utredningen anser BR att promemorian inte kan ligga till grund för en förändrad lagstiftning och omreglering av bilprovningsverksamheten.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund