

Den svenska fordonsbesiktningen – regleringens existensberättigande och välfärdseffekter av reformen

Den 1 juni 2010 reformerades marknaden för fordonsbesiktningen genom att privata företag tilläts erbjuda dessa tjänster. Tre år efter reformen kan det konstateras att inte mycket har förändrats på marknaden, att det saknas en strukturerad uppföljning av reformens välfärdseffekter samt att förarbetena till reformen inte utredde den grundläggande frågan om fordonsbesiktningens existensberättigande. Föreliggande studie avser att granska reformen utifrån två perspektiv, dels välfärdsteoretiskt, dels hur den obligatoriska fordonsbesiktningen motiveras. Välfärdsförluster av reformen är svåra att finna. Därutöver dras slutsatsen att fordonsförordningen som reglerar fordonsbesiktningen även täcks av annan lagstiftning.

JOHAN NYSTRÖM

är teknisk och nationalekonom vid VTI. Hans forskning berör bl a upphandlings- och kontraktsfrågor. johan.nystrom@vti.se

Hur det offentliga åtagandet i marknaden för fordonsbesiktning ska se ut är ingen ny fråga. Det har varit uppe för diskussion sedan, åtminstone, tidigt 1990-tal. Diskussionen mynnade då ut i ett riksdagsbeslut att ackrediterade företag skulle få utföra fordonsbesiktningar fr o m januari 1995. Efter maktskiftet 1994 och flera utredningar rev regeringen Persson upp beslutet. År 2007 togs frågan upp på nytt när Riksrevisionen granskade marknaden (Riksrevisionen 2007). Samma år gavs konsultföretaget McKinsey ett uppdrag av Näringsdepartementet att skissa på en reform. McKinsey förespråkade att slopa monopolet för AB Svensk Bilprovning (McKinsey 2007). Det resulterade i en departementskrivelse (DS 2009:3) och en efterföljande proposition (Regeringens proposition 2009/10:32) som gick på McKinseys linje.

Den 1 juni 2010 reformerade regeringen marknaden för fordonsbesiktningen genom att privata företag tilläts erbjuda dessa tjänster med kravet att ackrediteras från Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). Reformen kan även ses som ett led i den svenska huvudregeln om öppenhet och konkurrens för provning och teknisk kontroll.¹ AB Svensk Bilprovning ska succesivt säljas.

Något som saknas i förarbetena är en strukturerad välfärdsanalys och hur en sådan ska följas upp. Därutöver berör inte förarbetena vilket marknadsmisslyckande som motiverar den offentliga regleringen av fordonsbesiktningen.

Syftet med uppsatsen är att utifrån ett välfärdsteoretiskt perspektiv utvärdera reformen och granska det grundläggande syftet med en obligatorisk fordonsbesiktning. Fokus är primärt på personbilar. Uppsatsen

Föreliggande skrift bygger på Nyström (2012). Jag tackar Jan-Eric Nilsson, Roger Pyddoke, Stefan Fölster, Hans Lind, Björn Carlén och Peter Holmlund för värdefulla synpunkter.

¹ Detta bygger på vår anslutning till EES och går att läsa mer om i SOU 2006:113.

behandlar enbart samhällsekonomisk effektivitet och den fördelningspolitiska frågan berörs inte.

1. Effekter av reformen

Ett antal mål med reformen beskrivs i förarbetena. Departementsskrivelsen (DS 2009:3) anger att reformen ska främja ett rationellt och kostnadseffektivt besiktningförfarande, bidra till utveckling av ny kontrollmetodik, leda till rimliga priser för besiktningstjänster, innebära att tillgängligheten till besiktningmöjligheter även fortsättningsvis skulle vara god i hela landet, samt ge valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet. I propositionstexten (Regeringens proposition 2009/10:32) nämns också att fler arbetstillfällen ska skapas på besiktningsmarknaden.

Regeringen var tydlig inför reformen att den öppnade marknaden skulle följas upp kontinuerligt. Sedan marknadsöppningen har Transportstyrelsen genomfört två uppföljningar av reformen (Transportstyrelsen 2012, 2013a). I följande kapitel återges de deskriptiva analyser som genomförts. Föreliggande framläggning fokuserar på de variabler som har bäring på välfärdseffekter, där flera av målen inkluderas.

Konkurrensen efter reformen

Den stora förändringen ligger i att flera aktörer har kommit in. Efter marknadsöppningen har det tillkommit företag men några har även hunnit dra sig tillbaka och andra har blivit uppköpta. I slutet av år 2013 återfanns det 10 företag, se tabell 1.

Tabell 1
Marknadsandelar
fordonsbesiktning.
Andelen rapporte-
rade besiktningar

Besiktningföretag	2011	2012	2013
A-besiktning AB (Carspect)	2,00%	4,05%	6,29%
AB Svensk Bilprovning	97,63%	85,86%	34,12%
Applus Bilprovning AB*	0,19%	0,64%	-
Besiktningsskuster 2 AB	-	4,24%	-
ClearCar AB	-	0,00%	0,83%
DEKRA Automotive AB	0,03%	0,29%	1,46%
Fordonsprovarna i väst AB	0,00%	0,08%	0,08%
Inspecta Sweden AB	0,01%	0,01%	0,01%
Opus Bilprovning AB	-	4,62%	30,54%
SMP Svensk Maskinprovning	0,08%	0,07%	0,07%
Ystad Bilbesiktning AB	0,05%	0,14%	0,17%
Besikta Bilprovning i Sverige AB**			25,96%

Anm: * I början av 2013 sålde Applus sina fem besiktningstationer till Dekra Automotive AB.

** Fram t o m 2013-03-17 Besiktningsskuster 2 AB.

Källa: Transportstyrelsen (2012, 2013a, 2013b).

Den tidigare monopolisten, AB Svensk bilprovning, är fortfarande den största aktören med 34 procent av marknaden. Även om det etablerats ganska många företag sedan reformen implementerades kan marknaden ändå karakteriseras som koncentrerad. I den senaste utvärderingen undersöktes hindren för etablering på marknaden (Transportstyrelsen 2013a). Enligt enkätundersökningen var de största problemen ackreditering av företagen, certifiering av personal och tillgång på utbildad personal.

Trots koncentrationen och etableringshindren har det ändå etablerats flera företag på marknaden under en ganska kort tid efter reformen implementerades. Vad som utgör ett effektivt antal företag inom svensk fordonsbesiktning får framtiden utvisa.

Tillgänglighetens utveckling efter reformen

I förarbetena till reformen bedömdes ökad tillgänglighet vara den stora nyttoposten. Tillgänglighet kan principiellt delas upp geografiskt och tidsmässigt.

Beträffande tillgängligheten i form av flexibla besiktningstider, dvs före 07.00 och efter 18.00 på vardagar, samt drop-in och helger, så ökade de direkt efter reformen, men minskade något under 2012 (Transportstyrelsen 2013a). Tillgängligheten är fortfarande bättre än före reformen. Det är primärt runt storstäderna som öppettiderna har utvidgats.

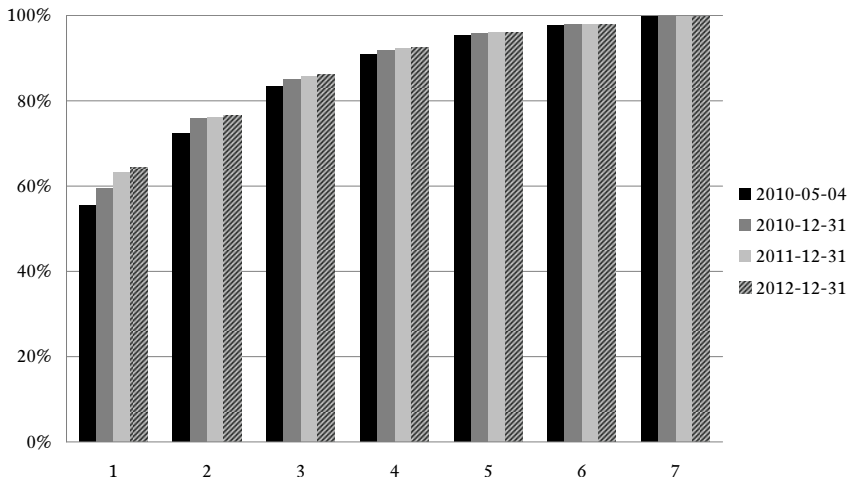
Antalet besiktningstationer för lätta fordon har gått från 190 före reformen till 270 år 2012 (Transportstyrelsen 2012, 2013a). Det är en ökning med 42 procent. Den geografiska tillgängligheten för lätta fordon har också förbättrats. Även om de flesta nyetableringar skett i storstadsområdena har inga stationer lagts ned. Figur 1 visar även att kunderna inte fått längre till sin närmsta besiktning efter reformen.

Priser och kvalitet

En stor farhåga inför reformen var att priserna skulle skjuta i höjden. Priset för besiktning av ett lätt fordon låg före reformen på 320 kr. I dag ligger priserna på ett intervall mellan 300–600 kr (Transportstyrelsen 2013a). Det bör här tilläggas att siffrorna inte är helt jämförbara, då priserna efter reformen även avser flexibla öppettider. Priserna antyds vara högre i storstäderna än på landsbygden. I båda de genomförda utvärderingarna konstateras att det inte skett några större förändringar gällande priset sedan reformen (Transportstyrelsen 2012, 2013a). Priserna har följt KPI.

Kvaliteten på besiktningarna är något som har bäring på den välfärdsekonomiska analysen. Transportstyrelsen har närmat sig den frågan genom att utföra tillsyner av besiktningstationerna. Under 2011 och 2012 genomfördes totalt 134 tillsynsbesiktningar. I princip genomförs tillsynerna på så sätt att personal från Transportstyrelsen åker på ett planerat eller oannonserat besök, där de kontrollerar hur besiktningarna går till i syfte att följa trafik-säkerhet och miljö utifrån fastställda krav. Vilken utrustning som används är också av intresse då Transportstyrelsen ska följa teknikutvecklingen på

Figur 1
Geografisk tillgäng-
lighet fordonsbesikt-
ning



Anm: Figur 1 visar avståndet till närmsta besiktningstation som andel av befolkning. I slutet av 2012 hade 98 procent av den svenska befolkningen mindre än 3 mil till närmaste besiktningstation.

Källa: Transportstyrelsen (2013a).

fordonsbesiktningens marknaden. Slutsatsen av tillsynerna var att de nyttträdde företagen på marknaden för besiktningar av lätta fordon upprätthåller samma kvalitet som AB Svensk Bilprovning och därmed också uppfyller Swedacs ackrediteringsvillkor.

Farhågan att besiktningföretagen kopplar fordonsreparationer till verksamheten och därmed riskerar att brista i objektivitet regleras genom ackrediteringen. Swedac ger inte ut ackreditering till företag med koppling till fordonsreparationer.

Övriga indikatorer utanför välfärdanalysen

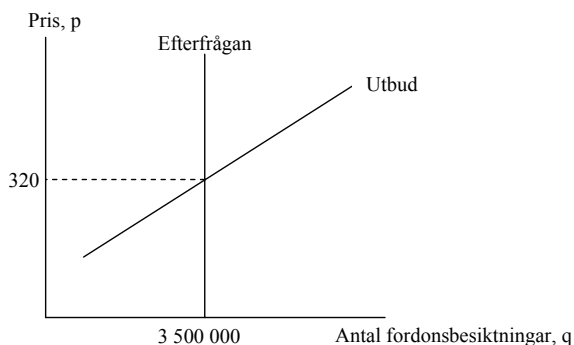
Utöver välfärdseffekterna kan det finnas ytterligare mål med en reform. Många av de mål som uttrycktes inför reformeringen av fordonsbesiktningen införlivas i välfärdanalysen. Målen om kostnadseffektivitet, priser, tillgänglighet och valfrihet är en del av detta.

Det fördelningspolitiska målet med bibehållen geografisk spridning tycks ha uppfyllts initialt. Av figur 1 kan konstateras att några negativa fördelningseffekter för glesbygden av sämre geografisk spridning inte kan observeras.

Sysselsättningsmålet bedöms inte vara uppfyllt (Transportstyrelsen 2013a). Det går dock att ifrågasätta om det målet är förenligt med målet om kostnadseffektivitet inom samma sektor.

2. Välfärdseffekter av reformen

Den stora potentiella nyttan av reformen av den svenska fordonsbesiktningen är ökad tillgänglighet. Tillgängligheten kan uppstå i tre former som



Figur 2
Fordonsbesiktningen
innan reformen
genomfördes

Källa: Egna exempel.

är nära kopplade till varandra men ändå separerbara. Den kan förbättras genom längre öppettider, fler stationer eller genom att öka den geografiska spridningen av stationer. De två sistnämnda diskuteras senare medan den första aspekten formaliseras.

I ursprungsläget (före reformen) reglerades både antalet besiktningar (q) och priset (p) enligt fordonsbesiktningsförordningen. Transportstyrelsen i samråd med Ekonomistyrningsverket bestämde priset för fordonsbesiktningar och kvantiteten definierades av hur många fordon som enligt lag skulle besiktas.² Figur 2 ger en förenklad beskrivning av marknaden innan reformen genomfördes, där priset var 320 kr och att det genomfördes 3,5 miljoner besiktningar årligen.³ Efterfrågan beskrivs här som oelastisk då alla fordon måste besiktas oavsett pris.⁴

I figur 2 beskrivs en situation där utbudet och efterfrågan möter varandra. Därmed görs ett antagande om att ansvarig myndighet har tillgång till relevant information och sätter ett pris som sammanfaller med marginalkostnaden för att besikta ett fordon. Det medför att marknaden befinner sig i en effektiv lösning.

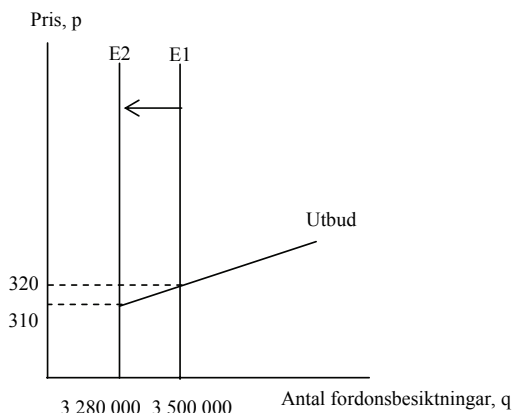
När reformen genomförs förändras inte antalet fordonsbesiktningar eftersom lagen fortfarande kräver att alla fordon ska besiktas. Däremot öppnas det upp för fler leverantörer som är fria att sätta vilket pris de vill. Om det finns en tidigare undertryckt efterfrågan på andra tider för fordonsbesiktningar eller drop-in besiktningar skulle en ”ny marknad” ta form – en marknad där fordonsägare i större omfattning än tidigare kan besikta sina fordon på tider som passar dem bättre.⁵ Kostnaden för sådana besiktningar kan antas vara högre på grund av lönetillägg för personal och att företagen

² Äldre fordon måste besiktas varje år men för nyare krävs vartannat år eller vart tredje år. Således sammanfaller inte antalet besiktningar med antal fordon.

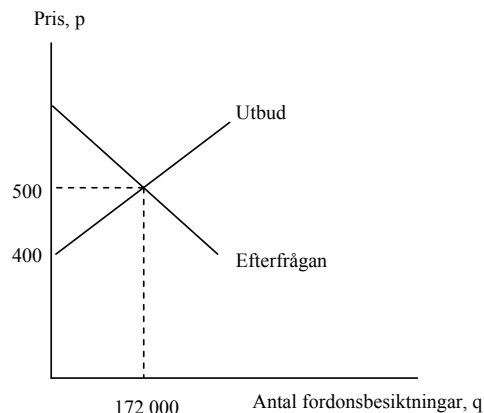
³ År 2012 genomfördes ca 3,5 miljoner besiktningar. Antalet besiktningar har legat runt den siffran under en längre tid.

⁴ Det är ett förenklat antagande. Efterfrågan har en viss elasticitet då allt för höga priser sannolikt medför att bilar avyttras. Inom intervallet runt 320 kr bör dock efterfrågan vara oelastisk.

⁵ I viss utsträckning erbjöds drop-in tider och helgbesiktningar före reformen.



Figur 3a
Dagtidbesiktningar



Figur 3b
Ny marknad för flexibla besiktningar

Källa: Egna exempel.

måste få betalt för ställtiden. Den högre kostnaden skulle dock vägas upp mot den högre betalningsviljan för dessa tjänster. Samtidigt skulle efterfrågan på dagtidbesiktning tillfredsställas på samma sätt som tidigare fast med en mindre efterfrågan och ett lägre pris. Resonemanget sammanställs i figur 3a och 3b.

Figur 3a och 3b går att klä i siffror baserat på den tillgängliga statistiken från Transportstyrelsen. År 2012 genomfördes 5 procent av alla besiktningar på flexibla tider, dvs före kl 07.00, efter 18.00 och på helger. Därav utgörs ”den flexibla marknaden” (figur 3b) av en efterfrågan på 172 000 besiktningar. I statistiken återfinns inte drop-in tiderna, vilket medför att den efterfrågade kvantiteten för flexibla tider om något är underskattad. Priset för de flexibla besiktningarna särredovisas inte men spridningen på alla besiktningar för personbilar ligger på 300–600 kr. Efter ett antal stickprov på besiktningföretagens hemsidor gällande drop-in priser antas här ett pris på 500 kr för dessa tjänster.

Konsumtionen av flexibla besiktningar medför att efterfrågan på dagbesiktningar (3a) minskar med samma antal, då det totala antalet besiktningar antas vara konstant. Därav följer också att priset sjunker något. Enligt Transportstyrelsens uppföljningar har priset på dagbesiktningar inte förändrats, vilket kan tolkas som att utbudet är priskänsligt. Samtidigt inkluderar den redovisade prisspridningen även en nedgång från det ursprungliga priset på 320 kr. I figur 3a beskrivs detta med att priset sjunker till 310 kr.

Av ovanstående framställning av reformens effekter är det svårt att finna välfärdsförluster. Enligt resonemanget resulterar reformen i en välfärdsvinst, där marknaden för fordonsbesiktningar kompletteras med flexibla besiktningstider som tillfredsställer kunder med hög betalningsvilja. Således skulle ingen få det sämre samtidigt som vissa får det bättre, vilket indikerar en paretosanktionerad förbättring av reformen.

Är en prishöjning problematisk?

Men finns det inga negativa välfärdseffekter med reformen? Innan reformen genomfördes fanns farhågor om prishöjningar efter att monopolet slopats. Även om marknaden inte uppvisat prishöjningar kan de inte avskrivas helt, då marknaden fortfarande är under uppbyggnad. Man kan tänka sig två potentiella förklaringar till varför priset på dagbesiktningar skulle höjas efter reformen.

Den första bygger på antagandet att det finns stordriftfördelar i produktionen av tjänsten fordonsbesiktning och AB Svensk Bilprovning hade utnyttjat dessa maximalt före reformen. Konkret innebär det att företaget skulle ha anpassat anläggningarna över hela Sverige så att det reglerade priset, 320 kr, sammanföll med den lägsta genomsnittskostnaden för fordonsbesiktning och 3 500 000 miljoner besiktningar årligen. I en sådan situation skulle reformen medföra en förlust av stordriftfördelar och den genomsnittliga kostnaden för tjänsten fordonsbesiktning skulle gå upp.

Även om en real kostnadsökning skulle uppstå är det osannolikt att priset skulle höjas. Den tillkommande konkurrensen efter reformen medför att prissättningen sker i enlighet med marginalkostnaden och inte den genomsnittliga kostnaden. Därutöver finns det lite som talar för att det skulle finnas stordriftfördelar i produktionen av fordonsbesiktning, då den tidigare beskrivits som en arbetsintensiv verksamhet (Ylvinger 2000).

En andra förklaring till en eventuell prishöjning vore att det reglerade priset var för lågt före reformen – att jämföra med ett pristak. En prishöjning av sådan karaktär påverkar inte välfärden negativt. Marknaden kommer då att justera underskottet på besiktningstationer genom att öka utbudet med ett högre pris. En prishöjning av denna typ är således att betrakta som en effektivitetsförbättring.⁶

Således är det svårt att tänka sig en situation där prishöjningar på denna marknad ska tillkomma på ett sätt som försämrar marknadens funktionsätt och skapa ineffektiviteter.

Övriga välfärdseffekter

Utöver flexibla tider kan man även tänka sig att tillgängligheten till fordonsbesiktning förbättras genom att reformen ger ett större antal stationer och en större geografisk spridning av kontrollstationerna.

Vid prisregleringar är det inte ovanligt att köer uppstår. Det grundar sig i att priset sätts för lågt och efterfrågan överstiger vad som är lönt att producera till det reglerade priset. Principiellt kan man även tänka sig att priset kan sättas för högt, vilket skulle medföra en överkapacitet. Omfattningen på problemet med över- eller underkapacitet för fordonsbesiktning före reformen är dåligt kartlagt. Det talas om problem med köer, men empiriskt underlag saknas. Oavsett är dock reformen och introduktionen av konkurrens av godo, då problemen med över- och underkapacitet på sikt skulle försvinna på en fri marknad. Därmed är frågan om tillgänglighet i

⁶ Se Bergman (2002) för likartat resonemang om taximarknaden.

form av antal stationer varken kontroversiell eller komplicerad.

En annan typ av tillgänglighet är den geografiska tillgängligheten. I förarbetena beskrivs det som ett glesbygdproblem. Före reformen reglerades inte hur många stationer det skulle finnas eller vad de skulle ha för geografisk spridning. För detta förlitade sig Transportstyrelsen på att Svensk Bilprovning vid det reglerade priset och med ett avkastningskrav skulle tillfredsställa allmänhetens krav på geografisk spridning.⁷ Både före och efter reformen har 97–98 procent av den svenska befolkningen mindre än 3 mil till närmsta fordonsbesiktning (se figur 1). Hur den siffran förändrats efter reformen har inte heller någon bäring på välfärdsanalysen. Det är att betrakta som en fördelningspolitisk fråga. Var priset för högt före reformen och det fanns en underetablering kommer det att finnas ett ekonomiskt intresse av att bygga fler stationer, vilket innebär att tillgängligheten kommer att öka. Omvänt gäller om priset före reformen var för lågt och det fanns en överetablering, vilket medför att besiktningstationernas geografiska spridning kommer att minska. Det senare scenariot kan även framkomma givet att avkastningskravet på marknaden är högre än för Svensk Bilprovning under monopolet. Kontentan är dock att utvecklingen inte är att se som en välfärdsförlust även om det kan finnas fördelningspolitiska aspekter. Av figur 1 kan utläsas att den geografiska spridningen inte har förändrats.

En aspekt som har bäring på välfärdseffekterna utöver tillgängligheten är huruvida kvaliteten på fordonsbesiktningen förändrats. Till analysen ovan bör således kvalitetsaspekten tilläggas. Transportstyrelsens genomförda tillsynsbesiktningar indikerar att det inte finns någon skillnad i kvalitet före och efter reformen.

Ytterligare ett perspektiv på kvalitet är att studera utvecklingen av kriterierna för ett trafiksäkert fordon. Givet att fordonstekniken ständigt utvecklas är det av vikt att följa vilka typ av fel som förorsakar olyckor. Denna typ av effektsamband är inte nödvändigtvis konstanta och bör följas kontinuerligt i fastställandet av kriterier för fordonsbesiktning. Av de två genomförda tillsynerna kan inga genomsnittliga kvalitetsförändringar av fordonsbesiktningen uttydas.

Av ovanstående genomgång finns det inte mycket som påvisar att reformen har medfört eller kommer att medföra negativa välfärdseffekter. Det mesta tyder på att reformen är okontroversiell i termer av välfärdseffekter. De aspekter som fortsatt bör följas är marknadskoncentrationen och hur kvaliteten på fordonsbesiktningen utvecklas.

3. Fordonsbesiktningens existensberättigande

Reformen går ut på att tillåta privata företag att genomföra fordonsbesiktningar. Oavsett välfärdseffekterna av reformen finns det fortfarande en fråga

⁷ Avkastningskravet var tidigare väldigt oklart, där det dels gjorde gällande att företaget inte skulle gå med vinst över tid samtidigt som man år efter år gav utdelning till aktieägarna (se mer Riksrevisionen 2007). Nuvarande avkastningskrav ligger på 15 procent av sysselsatt kapital (Bilprovningen 2011).

som förblivit obesvarad. Det är frågan som förbisågs i förarbeten, den mest grundläggande frågan, om fordonsbesiktningens existensberättigande.

En offentlig reglering, ingripande eller justering av den fria marknaden kan motiveras när det finns risk för marknadsmisslyckande. Det innebär att marknaden inte på egen hand kan frambringa en samhällsekonomiskt optimal lösning. I dessa fall kan det vara motiverat för det offentliga att ingripa i syfte att nå den optimala resursfördelningen. Ingripanden kan utformas som skatter, rena förbud, kvotsystem eller definierade äganderätter.

Regleringen gällande fordonsbesiktning (Fordonsförordningen 2009:211 kap 6) berör den externa effekten som uppkommer vid vägtransporter. Det handlar om trafiksäkerhet, där trafikantbeteende påverkar tredje part. Målet är att även ta hänsyn till andra personer i de personliga trafikbesluten.

Den obligatoriska fordonsbesiktningen är ett medel för att säkerställa en viss lägsta kvalitetsnivå på den svenska fordonsflottan. Konkret handlar det om att få bort bilar med dåliga bromsar, undermåliga däck, vindrutor med dålig sikt etc. från vägarna. Detta låter bra men resonemanget går att invända mot. Sannolikt har fordonsägare ett egenintresse i att få sin bil servad. Obligatoriet är därför överflödigt om ägaren gör det för sin egen vinnings skull. Argumentet för obligatoriet är att folk i stället betraktar fordonsbesiktningen som en kostnad och därmed inte underhåller sina fordon till en nivå som är samhällsekonomiskt motiverad.

Empiriskt är dock resultaten av en obligatorisk fordonsbesiktning tvektidiga. Ett antal studier har analyserat sambandet mellan en tvingande fordonsbesiktning, och effekten på skador/dödsfall i trafiken. Tidiga studier uppvisar ett negativt samband (Buxbaum och Colton 1966; Little 1971; Loeb och Gilad 1984; Saffer och Grossman 1987; Schroer och Payton 1979) medan senare studier påvisar ett positivt samband (Leigh 1994; Merrel m fl 1999; Poitras och Sutter 2002; Saito 2009). Dataunderlaget är primärt hämtat från USA, där det är upp till de enskilda staterna om fordonsbesiktningen ska regleras.

Oavsett resultat, så har inte den obligatoriska fordonsbesiktningen direkt bäring på externaliteten trafiksäkerhet utan fokuserar på att uppnå en säker bilflotta. Skada mot tredje man täcks av den obligatoriska trafikförsäkringen (Trafikskadelagen 1975:1410).

Trafikskadelagen har funnits sedan 1929 och gäller alla fordon. Den syftar till att garantera ersättning för uppkomna skador i trafiken, både person och fordonsrelaterade. Att betala trafikförsäkring innebär att eventuell skada mot tredje man internaliseras, dvs att hänsyn tas till medtrafikanter i de personliga trafikbesluten.

Obligatoriet i fordonsbesiktning och trafikförsäkring syftar således till samma slutmål, nämligen externaliteten trafiksäkerhet. Av dessa är det bara trafikförsäkringen som har direkt bäring på slutmålet. Frågan blir då om båda lagarna är nödvändiga. Låt oss anta att kravet på fordonsbesiktning slopades helt. Vad skulle då hända? Ett möjligt scenario är att försäkrings-

bolaget skulle kräva av försäkringstagaren att dennes bil är besiktad. Det är osannolikt att försäkringbolagen är villiga att försäkra bilar som de inte har någon information om. Med en sådan lösning skulle inget förändras från dagens marknad beträffande fordonsbesiktning, förutom att den drivs genom trafikförsäkringen och inte fordonsförordningen.

Man kan även konstatera att trafikförsäkringen till skillnad från fordonsbesiktningen också har bäring på förarbeteendet och inte bara de tekniska aspekterna i bilen. Försäkringens effekt på förarbeteende är dock tudelat. Dels ersätter man tredje part för skador uppkomna av undermåligt körbeteende men samtidigt medför den det klassiska försäkringsproblemet med *moral hazard*, där försäkringstagaren inte till fullo bär kostnaderna för sitt beteende och därmed kan ta högre risker i sitt körbeteende. Trafikförsäkringen kan således konstateras ha en bredare ansats än kravet på fordonsbesiktningen, då den förstnämnda har bäring på såväl tekniska aspekter som körbeteende.

Sammantaget finns således inslag av dubbelstyrning i lagstiftningen kring fordonsbesiktning. Alternativet att slopa lagen kring fordonsbesiktning och i stället förlita sig den obligatoriska fordonsförsäkringen för att internalisera problematiken med trafiksäkerhet diskuteras inte i förarbetena till reformen. Det kan finnas anledning att se över detta för att effektivisera lagstiftningen och få bort överflödiga lagtext.

5. Slutsatser

Marknaden för fordonsbesiktning i Sverige har reformerats men påtagliga effekter av reformen lyser än så länge med sin frånvaro. Transportstyrelsen har i sina två marknadstillsyner konstaterat att den svenska besiktningsverksamheten i stort fungerar på samma sätt som före reformen. Det har tillkommit fler aktörer och stationer men varken pris, kvalitet eller tillgänglighet har förändrats i någon större utsträckning.

Reformen är, även om effekterna inte är att betrakta som stabila, att kategorisera som okontroversiell. Fördelarna ligger i en bättre möjlighet för konsumenter och leverantörer att möta varandra på marknaden, genom en fri prissättning och ökad tillgänglighet. Ur ett välfärdsperspektiv är det svårt att hitta negativa effekter av reformen. Eventuella framtida prishöjningar drivna av ett tidigare reglerat pris är inte att kategorisera som effektivitetsförsämrande. Två aspekter som kan ha negativ inverkan på välfärden i framtiden och som fortsatt bör följas upp är marknadskoncentrationen och hur kvaliteten på fordonsbesiktningen utvecklas. Studien har inte hanterat fördelningspolitiska aspekter av reformen, vilket bör utgöra en intressant fråga för framtida forskning och utredning.

Slutligen ifrågasätter denna studie fordonsbesiktningens (Fordonsförordningen 2009:211, kap 6) existensberättigande. Det kan konstateras att externalitetsproblematiken i trafiken (skada på tredjeman) internaliseras genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Även utan en obligatorisk

fordonsbesiktning talar mycket för att marknaden skulle fungera som idag men driven av trafikförsäkringen.

Bergman, M (2002), "Lärobok för regelnissar – en ESO-rapport om regelhantering vid avreglering", Ds 2002:21.

Bilprovningen (2011), *Årsredovisning 2011*.

Buxbaum, R G and T Colton (1966), "Relationship of Motor Vehicle Inspection to Accident Mortality", *Journal of the American Medical Association*, vol 197, s 101–106.

DS 2009:3, "Fordonsbesiktning", promemoria, Näringsdepartementet, Stockholm.

Leigh, J P (1994), "Non-Random Assignment, Vehicle Safety Inspection Laws and Highway Fatalities", *Public Choice*, vol 78, s 373–387.

Little, J W (1971), "Uncertainties in Evaluating Periodic Motor Vehicle Inspection by Death Rates", *Accident Analysis & Prevention*, vol 2, s 301–313.

Loeb, P D och B Gilad (1984), "The Efficacy and Cost-Effectiveness of Motor Vehicle Inspection: A State Specific Analysis Using Time Series Data", *Journal of Transport Economics and Policy*, vol 18, s 145–164.

McKinsey (2007), "Översyn av fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige", redovisning av uppdrag N2007/8048/TR.

Merrell, D, M Poitras och D Sutter (1999), "The Effectiveness of Vehicle Safety Inspection: An Analysis Using Panel Data", *Southern Economic Journal*, vol 65, s 571–583.

Nyström, J (2012), "Välfärdseffekter av fordonsbesiktningensreformen", i Nilsson, J E (red), *Regelförändringar i transportsektorn – Effekter av omregleringen inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning*, Konkurrensverkets uppdragsforskning, Stockholm.

Poitras, M och D Sutter (2002), "Policy Ineffectiveness or Offsetting Behavior? An Analysis of Vehicle Safety Inspections", *Southern*

Economic Journal, vol 68, s 922–934.

Regeringens proposition 2009/10:32, *Fordonsbesiktning*.

Riksrevisionen (2007), *Bilprovningen och tillgängligheten – granskning av ett samhällsuppdrag*, Stockholm.

Saffer, H och M Grossman (1987), "Drinking Age Laws and Highway Mortality Rates: Cause and Effect", *Economic Inquiry*, vol 25, s 403–417.

Saito, K (2009), "Evaluating Automobile Inspection Policy Using Auto Insurance Data", *Contemporary Economic Policy*, vol 27, s 200–215.

Schroer, B J och W F Payton (1979), "The Effects of Automobile Inspections on Accident Rates", *Accident Analysis & Prevention*, vol 11, s 61–68.

SOU 2006:113, *Öppna system för provning och kontroll – en utvärdering*, betänkande från Utredningen om provning och teknisk kontroll.

SOU 2009:96, *En utvidgad trafikförsäkring*, betänkande från Trafikförsäkringsutredningen.

Transportstyrelsen (2012), *Fordonsbesiktningensverksamheten 2011*.

Transportstyrelsen (2013a), *Fordonsbesiktningensverksamheten 2012*.

Transportstyrelsen(2013b), "Marknadsandelar per besiktningföretag 2013", <http://www.transportstyrelsen.se/Global/Vag/Fordon/Besiktning/Statistik/Marknadsandelar%20per%20besiktningf%c3%b6retag%202013.pdf>.

Ylvinger, S (2000), *Essays on Production Performance Assessment*, doktorsavhandling, Nationalekonomiska institutionen, Umeå universitetet.

REFERENSER