KONTROLL I KONKURRENS

– avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning

Ur KB:s samlingar
Digitaliserad år 2014

KUNGL. BIBLIOTEKET
National Library of Sweden

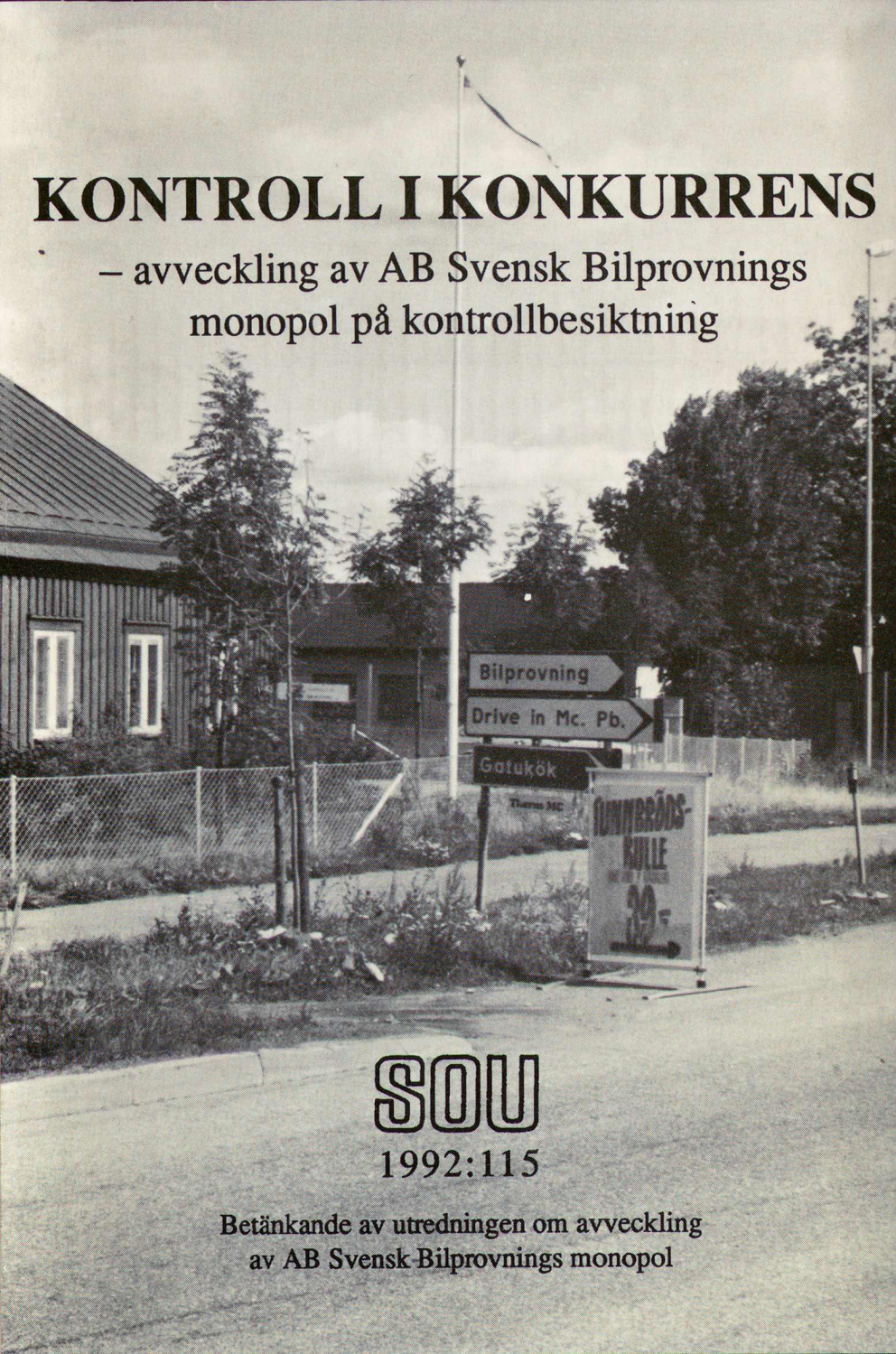
SOU

1992:115

Betänkande av utredningen om avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol

KONTROLL I KONKURRENS

– avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning



SOU

1992:115

Betänkande av utredningen om avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol

Ref KB OC

112

Statens offentliga utredningar
1992:115
Kommunikationsdepartementet

Kontroll i konkurrens

–avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning

Betänkande av utredningen om avveckling av
AB Svensk Bilprovnings monopol
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

Omslagsfoto: Karin Wingård

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1992

ISBN 91-38-13209-5
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen
för kommunikationsdepartementet

Kommunikationsdepartementet utarbetade under hösten 1991 direktiv för en översyn av det monopol som AB Svensk Bilprovning (ASB) har när det gäller kontrollbesiktning av vägtrafikfordon. Regeringen bemyndigade statsrådet Mats Odell den 19 december 1991 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag hur ASBs monopol skall kunna avskaffas samt att besluta om sakkunniga, experter och annat biträde till utredaren.

Till utredare förordnades den 3 februari 1992 generaldirektören Lars Ag. För utredningen gäller kommittédirektiven "Utredning om avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol" (K dir. 1992:2).

Som experter till utredningen knöts avdelningschefen Per Björklund, Trafiksäkerhetsverket, avdelningsdirektören Kent Gustavsson, SWEDAC, departementssekreteraren Carina Norgren, kommunikationsdepartementet, kammarrättsaccessorn Sven Nyström, näringsdepartementet samt produktionschefen Rune Wiklund, AB Svensk Bilprovning.

Ekon dr Lars Torsten Eriksson har varit utredningssekreterare.

Enligt direktiven skall uppdraget vara slutfört senast den
1 november 1992. Vi har därför glädjen att överlämna beskrivning, analys och förslag vid den utsatta tidpunkten.

Stockholm i oktober 1992

Lars Ag

/Lars Torsten Eriksson

INNEHÅLL

1 Utredningsuppdraget

1.1 Direktiv 7
1.2 Underlag för utredningsarbetet 9
1.3 Betänkandets uppläggning 11

Förkortningar och definitioner 12

2 Periodisk kontrollbesiktning av fordon i Sverige

2.1 Besiktningens syften 17
2.2 Gällande regler för återkommande bilbesiktning 18
2.3 Riksprovplatssystemet 19
2.4 AB Svensk Bilprovning 20
2.4.1 Intressenter 21
2.4.2 Fordonsparken och ASBs tjänster 22
2.4.3 Resurser 24
2.4.4 ASBs FoU-verksamhet om avgasemissioner 24

3 Resultat- och problemanalys

3.1 Samhällsintresset 28
3.1.1 Trafiksäkerhet 28
3.1.2 Miljöskydd 30
3.1.3 Produktivitetsutveckling 31
3.2 Konsumentintresset 33
3.2.1 Tillgänglighet och service 33
3.2.2 Opartiskhet och integritet 34
3.2.3 Avgiftsutveckling 35
3.3 Producentintresset 35
3.3.1 Tillgång till marknaden 36

4 Två grundläggande förändringsperspektiv

4.1 Konkurrensperspektivet 37
4.2 Europa-perspektivet 38

5 Periodisk besiktning i andra länder

5.1 EES-bestämmelser 41
5.2 Kontrollbesiktning i övriga nordiska länder 43
5.3 Kontrollbesiktning i några andra europeiska länder 45
5.4 Kontrollbesiktning i några länder utanför Europa 48

6 Alternativa besiktningsformer 51

6.1 Förändring av besiktningens förutsättningar 51
6.1.1 Teknisk utveckling - tillverkaransvar 51
6.1.2 Teknisk utveckling - selektiv besiktning 52
6.2 Uveckling av AB Svensk Bilprovnings besiktning 54
6.2.1 Intern konkurrens 54
6.2.2 Bolagisering 54
6.3 Kompletterande besiktningsformer 55
6.3.1 Vägkontroller 55
6.3.2 Överlåtelsebesiktning 56
6.4 Konkurrens om besiktning i hall 57
6.4.1 Fristående besiktningsstationer 57
6.4.2 Egenbesiktning i vissa fall 58
6.4.3 Besiktning vid bilverkstäder 59

7 Överväganden

7.1 Bedömningskriterier 61
7.2 Konsumenters och producenters syn på besiktning 62
7.3 Samhällseffekterna och erfarenhetsåterföring 64
7.4 Besiktningsprogrammet - marknadsvillkoren 66
7.5 Alternativa och differentierade besiktningsformer 68
7.6 Internationaliseringen 73
7.7 Opartiskhet och konsumentinflytande 75
7.8 Fristående eller integrerade besiktningsföretag? 77

8 Förslag

8.1 Fristående besiktningsföretag 81
8.2 Ackreditering - trovärdighet och kvalitet 81
8.3 Erfarenhetsåterföring 82
8.4 Service i glesbygd 84
8.5 Produktivitetsutveckling och prissättning 87
8.6 Bolagisering av AB Svensk Bilprovning 89
8.7 Forskning om avgasemissioner m.m. 92
8.8 Författningsändringar 94

9 Sammanfattning 99

Bilagor

1 Kontaktade nationella och internationella organisationer

2 Förslag till förändringar i fordonskungörelsen

3 Schematisk översikt av besiktningsformer i olika länder

4 Karta över ASBs stationsnät och regionindelning

5 Rapport från Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning: "Möjligheter att använda FEAT-teknik för avgaskontroll" (920907)

6 Utredningsdirektiv

1 UTREDNINGSUPPDRAGET

Denna utredning redovisar hur periodisk besiktning av motorfordon sker i Sverige och i några andra länder, särskilt inom EES-området. Avsikten är att ge underlag för en bedömning av effektiviteten i olika organisationsformer för kontrollbesiktning och vilka alternativ som står till buds i samband med en generell anpassning till mer enhetliga, europeiska normer. Inriktningen är att söka former för den periodiska kontrollbesiktningen av bilar där konsumenten har flera alternativ att välja mellan, dvs en övergång till en konkurrensutsatt besiktning av bilar under deras användningstid.

1.1 Direktiv

I Sverige har AB Svensk Bilprovning (ASB) sedan år 1965 haft monopol på periodisk kontrollbesiktning av registrerade motorfordon och släpvagnar. Syftet med denna utredning är att se hur detta monopol kan upplösas och att redogöra för de konsekvenser denna förändring kan tänkas få.

Två huvudskäl anges till denna översyn i de direktiv regeringen fastställde 1991-12-19. För det första vill regeringen använda konkurrens som ett grundläggande medel för att effektivisera samhället i olika avseenden. För det andra menar man att Sveriges deltagande i arbetet för att skapa ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES) kräver en översyn av olika offentliga engagemang, eftersom EES-avtalet bl a innebär att man söker en harmonisering av hur provning och kontroll sker av olika produkter. En allmän strävan finns här mot "öppna system", dvs att utsätta verksamhet för konkurrenstryck i så stor utsträckning som möjligt.

Utredningen skall enligt regeringens direktiv särskilt

- redovisa vilka effekter, för bl a trafiksäkerhet och miljö, som blir följden då kontrollbesiktningen av vägtrafikfordon avmonopoliseras och därvid väga in Sveriges situation som en medlem av EG,

- redovisa hur en skälig servicenivå skall upprätthållas i glesbygd i en framtida periodisk kontrollbesiktning och vilka regeländringar som därvid kan bli nödvändiga,

- beskriva hur ett kvalificerat arbete med forskning och utveckling rörande avgasemissioner m.m. skall kunna säkerställas i framtiden,

- redovisa vilka erfarenheter som tidigare gjorts av avreglering av liknande provningsverksamhet i andra länder samt belysa andra länders olika lösningar för uppbyggande av besiktningsverksamhet

- belysa hur opartiskhet och integritetsfrågor kan säkerställas i en framtida besiktningsverksamhet

- beskriva en avmonopolisering av kontrollbesiktningen ur ett konsumentperspektiv, bl.a. en bedömning av prisutvecklingen framöver och närheten till kontrollbesiktningsstation samt hur en tillfredsställande kontroll av kvaliteten i utförda besiktningar skall kunna garanteras,

- beakta utvecklingen av de europeiska formerna för provning och certifiering inom fordonsområdet,

- belysa de ekonomiska konsekvenserna av utredarens föreslagna åtgärder för såväl enskilda, företag, staten och samhället,

- redovisa vad en avmonopolisering innebär för ASB,

- redovisa förslag till författningsändringar.

Under utredningens gång har tilläggsdirektiv presenterats för alla statliga kommittéer. Dessa föreskriver att särskild hänsyn skall tas till regionala konsekvenser av framlagda förslag (dir. 1992:50).

Under maj månad presenterade regeringen den s.k. EES-propositionen, vars innehåll jag därför tagit del av under utredningen.

Frågan om fordonskontroll på väg har utretts parallellt i särskild ordning och har därför inte varit fokuserad i detta arbete. Som framgår av texten har jag varit i

kontakt med denna utredning, som slutligen presenterades i september 1992. Detsamma gäller utredningen om EG-anpassning och privatisering av Statens provningsanstalt och Statens maskinprovningar (SOU 1992:74), som presenterades i augusti samma år.

Även om den periodiska kontrollbesiktningen volymmässigt är ASBs helt dominerande tjänst måste man komma ihåg att ASB även har andra uppgifter, t ex typbesiktning. Jag bör även redovisa vilka krav som kommer att ställas på Sverige och vilka effekter som kan förväntas uppstå till följd av förändrade regler för typbesiktning och registreringsbesiktning i samband med Europasamarbetet.

Utredningens direktiv inriktar sig i första hand på vissa aspekter på frågor om hur periodisk kontrollbesiktning bör ske för att skapa valfrihet och säkerställa långsiktigt effektivitet. Däremot tar de endast indirekt upp frågor om vad som bör ingå i kontrollen och hur ofta som besiktning av olika typer av fordon behöver ske. Jag har emellertid varit oförhindrad att också ta upp vidare frågor om besiktningsverksamheten, en möjlighet som jag också utnyttjat, eftersom de ingår i lönsamhetsstyrda företags marknadsvillkor.

Enligt direktiven bör jag samråda med de myndigheter och organisationer som arbetar med eller berörs av förslagen. Häri ingår också de fackliga huvudorganisationerna. Sådant samråd har skett.

Detta är en enmansutredning. I praktiken har jag förstås inte utfört detta arbete ensam, utan tagit emot fakta och bedömningar från en rad experter och partsintressenter. Huvudsekreteraren för utredningen, ekonomen Lars Torsten Eriksson, har självständigt svarat för underlaget till mina ställningstaganden.

Uppdraget är enligt direktiven slutfört till den 1 november 1992.

1.2 Underlag för utredningsarbetet

Kontrollbesiktning av fordon har framför allt trafiksäkerhets- och miljösyften. Det har därför varit viktigt att ta del av de synpunkter som finns hos organisationer som gör arbete inom dessa fält, t ex bilserviceföretag, biltillverkare, motorbranschens konsumentföreträdare, Statens pris- och konkurrensverk, konsumentverket,

miljöintressen samt försäkrings- och bensinbolag (se vidare bilaga 1). Detta gäller naturligtvis även AB Svensk Bilprovning (ASB). Dels är det ASBs verksamhet som mest omedelbart påverkas av utredningen, dels svarar ASB för en samlad dokumentation av fakta kring besiktningsverksamheten sedan 1965 och en samlad kompetens inom besiktningsområdet. Det finns ett antal andra rapporter om ASBs verksamhet, bl.a. som resultat av Riksrevisionsverkets granskning (Dnr 1988:1479) samt konsultvärderingar av ASBs omorganisation i slutet av 1980-talet samt ASBs kundrelationer.

Direktiven betonar den internationella utvecklingen och jag har fått uppgifter om förhållanden i andra länder bl a genom den centrala samarbetsorganisationen CITA, i vilken ASB medverkar. Genom CITA byter företag som utför kontrollbesiktning i olika länder erfarenheter kring teknisk utveckling, arbetsorganisation, metod- och utrustningsfrågor. Man utarbetar också rekommendationer i frågor som rör fordonskontrollen. Jag har kompletterat dessa uppgifter genom dels besök vid EG-kommissionen för att diskutera de överväganden som nu görs där, dels genom att besöka och på annat sätt ta del av erfarenheter i några europeiska länder. I Tyskland och Belgien har man fristående, konkurrerande besiktningsföretag. I Holland och England har man konkurrerande företag som dessutom kan utföra reparationsarbeten. I Frankrike har man just övergått från s k överlåtelsebesiktning till konkurrensutsatt periodisk kontrollbesiktningen. Dessa erfarenheter har varit värdefulla, liksom de erfarenheter som funnits av internationell samverkan i utredningens expertgrupp. Europareglerna för kontrollbesiktning av trafikfordon finns beskrivna i EG-direktivet 77/143/EEC som anger gemenskapens minikrav för innehåll och periodicitet för periodisk fordonskontroll.

Som underlag för arbetet har jag haft flera aktuella utredningar och propositioner, som direkt berört verksamheten med årlig kontrollbesiktning av bilar: Statens provningsanstalt har granskat europaharmoniseringens konskevenser för den obligatoriska kontrollverksamheten (SP RAPPORT 1990:33), Trafiksäkerhetsutredningen har presenterat ett betänkande (SOU 1991:79), Transportokonomisk institutt (TØI) i Norge har undersökt effekten av fordonskontroll på olycksfrekvensen i trafiken, Institutet för vatten- och luftvårdsforskning (IVL) i Göteborg har testat ny mätteknik för undersökning av enskilda fordons avgasutsläpp, regeringen har angivit sin syn på näringspolitiken i proposition 1990/91:87 och 1991/92:38 samt sin syn på privatisering i proposition 1991/92:69.

Frågor om typbesiktning och registreringsbesiktning har jag inte särskiljt som principiellt annorlunda än övriga besiktningsfrågor.

Jag under utredningens gång funnit ytterst få kritiska uttryck för just frågan hur periodisk kontrollbesktning sker i snävare mening. Kritiken har mer kommit från potentiella konkurrenter till ASB än från konsumenter.

1.3 Betänkandets uppläggning

I nästa kapitel beskriver jag syftet med den periodiska besiktningen av fordon och det system och de regler som är tänkta att styra denna. Därefter redogör jag för AB Svensk Bilprovnings (ASB) verksamhet och utveckling, eftersom ASB fått ansvar för det praktiska genomförandet av besiktningen i Sverige.

I resultat- och problemanalysen har jag utgått från tre dominerande intressentperspektiv. Direktiven utpekar särskilt samhälls- och konsumentintressena, medan det stora producentintresse jag funnit under utredningen inte lyfts fram i direktivtexten. Jag har därför här också tydliggjort detta.

Den internationella strävan efter harmonisering både av ackreditering av kontrollorgan och av formerna för besiktning har angivits som ett centralt motiv till regeringens önskan om avmonopolisering av bilbesiktningen. Jag redogör därför för innehållet i dessa regler, gör en översiktlig beskrivning av formerna för besiktning i olika länder samt beskriver några utländska erfarenheter från olika systemlösningar. Däremot har det inte varit möjligt att finna några direkta erfarenheter från övergång från den typ av myndighetsutövning vi har i Sverige på detta område till en konkurrensutsatt verksamhet.

Europareglerna för periodisk bilbesiktning är minimiregler för vad som besiktas och hur ofta. De bestämmer inte formerna för hur besiktningen ska ske. För mina överväganden om **hur** periodisk besiktning kan gå till, har jag därför behövt beröra vissa aspekter på behovet av besiktning och prövat frågan om den nuvarande organisationens utvecklingsmöjligheter. Detta särskilt som besiktning av bilar i hall framöver sannolikt kommer att få en relativt sett minskad betydelse till förmån för besiktning av bilar i trafik (s k flygande inspektion). Här kan man också tänka sig andra besiktningsformer, t ex obligatorisk besiktning vid överlåtelse av begagnade

fordon. Frågor om besiktningens **innehåll** och **frekvens** ingår inte heller i utredningens direktiv, men jag har ändå sett det som nödvändigt att kort beröra dessa. Det beror dels på att man kan behöva se olika förslag i ett helhetsperspektiv - inte minst när det gäller långsiktig uppbyggnad av system - dels på att dessa frågor har direkt betydelse som etableringsvillkor för företag intresserade av besiktningsmarknaden. Man kan t ex föreställa sig att fordonen kommer att prövas i olika utsträckning beroende på de uppgifter som registreras om fordonets status vid varje besiktningstillfälle och att avvägningen mellan tillverkaransvar och alternativa besiktningsformer kan bli annorlunda i framtiden. Den tekniska utvecklingen tyder t ex på att man mycket effektivt kommer att kunna identifiera fordon med stora miljöstörningar i trafiken, vilket gör det möjligt att särskilt kalla in dessa till besiktning istället för att ha en allmän kontroll av alla fordon med identisk periodicitet.

I de två sista avsnitten presenterar jag mina förslag och de konsekvenser dessa kan tänkas få i olika avseenden.

Förkortningar och definitioner

Inom varje tekniskt område finns en rad fackuttryck. Eftersom provnings- och kontrollområdet dessutom nu dels utvecklas i ett europeiskt samarbete, dels utsätts för ett ökat kvalitetsarbete, introduceras och preciseras en rad nya begrepp. Flera har inte fått en stabiliserad innebörd och många är säkerligen ovanliga för en bredare publik. Vad är det t ex för skillnad på "provning" och "besiktning"? Är det någon skillnad mellan "besiktning" och "kontrollbesiktning"? Jag har många gånger i detta betänkande använt det förra begreppet när en strikt användning förmodligen skulle kräva det senare. Det har jag gjort för att inte i onödan tynga läsningen för den som inte tillhör fackområdet. För den som tillhör fackområdet torde ändå innebörden och skillnaden vara klar.

Ibland kan skillnad mellan ett ord och dess begreppsmässiga innehåll vara mera svårsmält. Under utredningens gång har jag funnit att övergången till termen "ackreditering" inneburit sådana svårigheter. De flesta skulle förmodligen nöja sig med det mer vardagliga ordet "auktorisation". I strikt mening innebär ackreditering något mer och något nytt. Även om det troligen är ett besvärligt begrepp för många läsare, har jag ändå valt att genomgående försöka använda detta, eftersom jag

bedömt att det är ett begrepp som nu kommer att användas allt oftare inom en rad områden.

I hopp om att åtminstone underlätta läsningen för flertalet, trots att jag kanske inte alltid ha funnit den slutliga officiellt, godkända definitionen för alla specialister, presenterar jag här en ordlista. Ytterligare studier av terminologi sker med fördel i EES propositionen 1991/92:170 och genom studier av EN 45000- resp ISO 9000-serierna.

Ackreditering	formellt erkännande av ett organs kompetens att utföra specificerad provning, certifiering eller besiktning (EN 45000-serien)
Anmält organ	organ som anses uppfylla kraven i EN 45 000-serien (se "notified body")
ASB	Aktiebolaget Svensk Bilprovning
Besiktning	undersökning av en produkts utformning, funktioner, tjänster o dyl i förhållande till specificerade standards
Certifiering	fastställande av en produkts godkännandestatus
CO	kolmonoxid
CO_2	koldioxid
Conformity assessment	bedömning av en produkts eller tjänsts överensstämmelse med givna standards
Declaration of conformity	ett uttalande av någon som på eget ansvar anger att en produkt, tjänst eller process överensstämmer med angivna standards
EN 45000	europeisk standardserie för kvalitetsnormering

Fordon	anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad färd på marken och ej löper på skenor. Fordon indelas i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon
HC	kolväten
ISO 9000	internationellt standardisering för kvalitetssystem
IVL	Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning
Kontroll	undersökning för att fastställa om obejkt fyller givna fordingar på en eller flera egenskaper (SS 02 01 01)
Kontrollbesiktning	besiktning enl. 74 § fordonskungörelsen samt kraven enl. 13 a§ (taxameter) (SFS 1972:595)
Kvalitetssystem	organisatorisk struktur, ansvar, rutiner, processer och resurser för att leda och styra verksamhet med avseende på kvalitet
Kvalitetssäkring	alla planerade och systematiska åtgärder nödvändiga för att ge tillräcklig tilltro till att en produkt kommer att uppfylla givna krav på kvalitet
M	Motormännens Riksförbund
MRF	Motorbranschens Riksförbund
Notified body	certifieringsorgan som får delta i kontrollprocedurer. Det är utsett av medlemslandet som i sin tur har anmält certifieringsorganet till EG-kommissionen

Provning	undersökning för att bestämma en eller flera egenskaper hos produkt, tjänst eller process enligt ett specificerat förfarande ett
SWEDAC	Styrelsen för teknisk ackreditering
TSV	Trafiksäkerhetsverket
Typprovning	provning av ett eller flera exemplar av viss produkt, som syftar till att ge underlag för bedömning av typens egenskaper
Typgodkännande	generellt godkännande av en viss produkt, utförande eller metod, utfärdat av behörig myndighet eller i särskild ordning utsett annat organ
Tredjepartsorgan	person eller organ oberoende av inblandade parter m a p den fråga som behandlas

2 PERIODISK KONTROLLBESIKTNING AV FORDON I SVERIGE

Detta avsnitt beskriver i korthet bakgrund och uppläggning av den periodiska besiktningen av trafikfordon i Sverige.

2.1 Besiktningens syften

År 1960 tillsattes en statlig kommitté för att undersöka om det av säkerhetsskäl behövdes en återkommande kontroll av bilar. År 1963 beslutade riksdagen att införa en sådan kontroll fr o m år 1965. Det fanns då ca 1,6 miljoner personbilar i Sverige, vilket svarade mot ett innehav av en bil per sex innevånare. År 1991 var biltätheten ungefär en bil per två innevånare.

De utredningar som föregick införandet av en periodisk kontrollbesiktning, pekade på att den borde vara ett verksamt medel för att minska antalet svåra trafikolyckor. Även om det ansågs vara en relativt liten del av trafikolyckorna som hade sin direkta orsak i tekniska brister hos fordonen (5-10 %), ansåg man att en periodisk fordonskontroll med inriktning på system och komponenter som är väsentliga för trafiksäkerheten skulle vara en effektiv åtgärd. I Norden fanns periodisk besiktning sedan tidigare i Finland.

År 1970 utökades besiktningen till att även omfatta kontroller inriktade på fordonens mijöegenskaper. För de bensindrivna bilarna gjordes kontroll av CO-halten (kolmonoxid) i avgaserna vid tomgång. De bilar som hade för höga halter justerades direkt i samband med kontrollen, förutsatt att de var enkelt justerbara.

Bilar med dieselmotorer blev föremål för en kontroll av röktätheten i avgaserna. Man införde även krav på plombering av insprutningspumparna i syfte att försvåra ändring av den inställning som gett acceptabla värden. Möjligheten att göra direkta justeringar upphörde emellertid efter kritik från verkstäderna.

Miljökontrollen har utökats ytterligare under de senaste åren. År 1988 infördes differentierade gränsvärden för CO-halten. År 1989 startade kontrollen av komponenter (EGR m m) i bilarnas avgasrenande system. Från år 1991 har

kontrollen utökats till att omfatta mätning av såväl CO som HC (kolväten) vid tomgång för bilar med katalysator.

Återkommande besiktning (kontrollbesiktning) under den tid en bil är i bruk syftar sålunda till att minska olycksrisker och miljöskador. Besiktningens omfattning och frekvens varierar i huvudsak med hänsyn till typ av fordon (personbilar, tunga lastbilar osv) samt fordonets ålder.

2.2 Gällande regler för återkommande besiktning

Olika metoder kan och tillämpas de facto för att säkerställa att fordonen uppfyller den föreskrivna tekniska nivån ur säkerhets- och miljösynvinkel. För det första ska alla nya vägfordon godkännas innan de tas i bruk, antingen genom typbesiktning eller individuell registreringsbesiktning. Genom detta kontrollerar man att grundläggande krav på produktens utformning och prestanda är uppfyllda. För det andra ska fordonets tillförlitlighet kontrolleras under den tid det brukas. Det sker delvis genom s k flygande inspektion (vägkontroller) av trafiksäkerhetsdetaljer, men framför allt genom den årliga kontrollbesiktningen, vilken äger rum i för ändamålet särskilt utrustade hallar.

Besiktning av fordon i bruk gjordes från början en gång om året och omfattade fr o m 1967 alla registrerade motorfordon och släpvagnar som var äldre än tre år. År 1970 beslöt riksdagen att utvidga kontrollskyldigheten till fordon som var två år eller äldre. Sedan 1992 omfattar besiktningen av personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar fr o m det andra året efter det att fordonet tagits i bruk. Den andra besiktningen sker efter ytterligare två år. Därefter sker en årlig besiktning.

För motorcyklar och lätta släp sker besiktning efter det andra året och sedan vartannat år till dess fordonen är tio år och därefter årligen. För tunga fordon (> 3,5 ton) gäller, att man ska inställa sig för besiktning senast ett år efter det att fordonet tagits i bruk och därefter varje år. Kategorin lätta "yrkesfordon" (t ex taxi, hyrbilar) besiktas första gången inom ett år och sedan varje år. För efterkontroll av fordon som inte blivit godkända för trafik, har krävts en ombesiktning. Avsikten är emellertid att fr o m 1993 även acceptera ett intyg från verkstad om genomförd reparation. Detta intyg ersätter då efterkontrollen hos ASB. För att utfärda sådant intyg krävs att

verkstaden har tillstånd (ackreditering) av SWEDAC (Styrelsen för teknisk ackreditering). (EG-regler, se s 32 ff).

Viktigt i detta sammanhang är också att konstatera de särskilda åtaganden som sker genom biltillverkarna. Normalt lämnas 1 års nybilsgaranti - ibland förlängd upp till 3 år. För katalysatorer finns en funktionsgaranti upp till 8000 mil eller 5 år vilketdera som först uppnås. (Garantin varierar i olika s k miljöklasser).

2.3 Riksprovplatssystemet

Den periodiska besiktningen är uppbyggd kring ett sammanhängande system med riksprovplatser (RPP). Detta infördes i mitten av 1970-talet. Riksprovplatssystemet innebär i sin grundform att obligatorisk provning ska utföras vid en riksprovplats, varefter den säkerhetsansvariga myndigheten på underlag av provningsresultaten genom ett myndighetsbeslut prövar frågan om godkännande, som är en förutsättning för marknadsföring eller användning. Beslutsrätten kan delegeras till RPP. Syftet med riksprovplatser är att skapa

- klara ansvarsförhållanden
- effektivt resursutnyttjande
- garantier för opartiskhet

Klara ansvarsförhållanden innebär att man gör en boskillnad mellan den myndighet som föreskriver regler och det organ som kontrollerar hur dessa regler efterlevs. Man ansåg att myndigheterna inte borde bedriva egen kontrollverksamhet, en princip som även senare uttalats i EGs "The global approach" (1989).

Riksprovplatserna ska på eget ansvar tolka och tillämpa föreskrifter från sektorsmyndigheterna. Dessa omformas inom fordonsområdet av ASB till tekniska handböcker för den praktiska kontrollbesiktningen vid stationerna. Lagstiftningen förutsätter också att man har ett väl fungerande samspel med återföring av besiktningserfarenheter till såväl föreskrivande myndigheter som andra intressenter.

Genom att föra samman besiktningsåtgärder inom ett system (RPP-systemet) och inkludera ett monopolskydd för detta, ansåg man att man gjorde det möjligt att få en hög effektivitet. När det gäller den periodiska kontrollbesiktningen kan man fastlägga

den förväntade volymen på varje station, vilket gör det möjligt att få ett högt kapacitetsutnyttjande.

Garantier för opartiskhet ansågs vara en mycket viktig faktor för att skapa ett förtroende för RPP-systemet. Flera gamla kontrollföretag tvingades därför att ombildas för att klara de uppställda kraven (t ex Ångpanneföreningen, Tekniska röntgencentralen).

Grundprincipen är att staten ska ha ett dominerande inflytande över verksamheten och att RPP inte vid sidan av den obligatoriska kontrollverksamheten får ha någon verksamhet som kan rubba allmänhetens förtroende för RPPs opartiskhet.

För närvarande finns det sju stycken riksprovplatser utsedda, varav tre är myndigheter och fyra aktiebolag. Dessa svarar sammanlagt för ett 35-tal olika kontrollområden. Exempel på kontrollområden är motorfordon, tryckkärl och elektrisk materiel.

AB Svensk Bilprovning (ASB) är riksprovplats för besiktning av motor- terräng- och släpfordon till dessa. I praktiken svarar man därmed för den helt övervägande delen av den obligatoriska kontrollen på fordonsområdet, inklusive typprovning. ASB samverkar med ett tiotal myndigheter som utfärdar bestämmelser för fordonen (Naturvårdsverket, Trafiksäkerhetsverket m fl).

Vägkontroller sker genom samarbete mellan TSV och polisen. Den utredning som presenterades under hösten 1992 om vägkontroller har föreslagit att dessa kontroller i framtiden skall utvidgas och att polisen bör ansvara för fordonskontrollerna på väg. På detta sätt kan bl a en bättre samordning ske när det gäller att utnyttja ASBs mer omfattande hallutrustning.

2.4 AB Svensk Bilprovning

AB Svensk Bilprovning (ASB) bildades genom ett riksdagsbeslut år 1963 för att genomföra periodisk besiktning av fordon. Utöver den årliga besiktningen svarar man som riksprovplats också för övrig teknisk fordonskontroll enligt trafiklagstiftningen. ASB har efter hand fått utökade arbetsuppgifter. År 1974 införde t ex riksdagen kilometerskatt för den del av fordonsparken som inte drivs med bensin eller gasol, dvs i huvudsak bilar drivna med el eller diesel. ASB svarar för besiktning

även inom detta område. År 1978 utökades verksamheten med bl a typbesiktning av nya fordon. Den periodiska bilbesiktningen är därmed en av flera uppgifter inom ASB, men den volymmässigt helt dominerande. De internationella förändringar som nu sker innebär att typprovning kan äga rum i valfritt land, medan nationella former tills vidare gäller för den återkommande besiktningen.

2.4.1 Intressenter

Riksdagen har delegerat till regeringen att ange ramarna för ASBs verksamhet. Riksdagen har delegerat till regeringen den närmare styrningen av ASB, vars form av aktiebolag med myndighetsuppgifter är förhållandevis ovanlig inom den offentliga sektorn.

De direkta intressenterna i ASB är bl a bilbranschens företag, fordonsbrukarna samt de organisationer som äger rätt att föreskriva regler för fordon ur bl a trafiksäkerhets- och miljösynvinkel.

Aktiefördelningen i ASB ser ut på följande sätt:

Svenska staten	52 %
Bilförsäkringsföretag	12 %
Motorbranschens Riksförbund	12 %
Kungl. Automobilklubben	5 %
Motorförarnas Helnykterhetsförbund	5 %
Motormännens Riksförbund	5 %
Svenska Busstrafikförbundet	3 %
Svenska Taxiförbundet	3 %
Svenska Åkeriförbundet	3 %

ASBs styrelse består av nio ordinarie ledamöter som väljs av bolagsstämman. Dessutom utses två ledamöter av de lokala personalorganisationerna.

Hushållen kan ses som den största intressentgruppen. Merparten (83 %) av landets ca 3,6 milj. personbilar ägdes 1991 av hushållen.

Inom landet fanns 1991 drygt 300 000 lastbilar, varav drygt 25 % eller totalt ca 80 000 tillhörde kategorin tunga fordon (> 3500 kg). Dessa ägdes till övervägande delen (85 %) av företag.

En del organisationer har mycket stora innehav av olika slags fordon, t ex Posten, SL, SJ, Polisen, Televerket, Vattenfall, Vägverket, leasingföretag och bilföretag.

Man kan också se de myndigheter som föreskriver regler på trafiksäkerhets- och miljöområdena som direkta intressenter i verksamheten. År 1991 fanns nio myndigheter, som utfärdat förordningar som ASB tillämpar genom provning och besiktning. Dessa var:

Naturvårdsverket (SNV)
Trafiksäkerhetsverket (TSV)
Riksskatteverket (RSV)
Generaltullstyrelsen (GTS)
Statens Livsmedelsverk (SLV)
Statens Räddningsverk (SRV)
Socialstyrelsen (SoS)
Arbetarskyddsstyrelsen (ASS)
NUTEK

2.4.2 Fordonsparken och ASBs tjänster

År 1991 fanns totalt följande antal fordon som skall underkastas kontrollbesiktning i varierande omfattning:

Fordonsslag	Antal
Motorcyklar	100 475
Lastbilar	309 520
Släpvagnar	631 083
Bussar	14 595
Personbilar	3 600 518
Totalt	4 656 191

ASB utför dels obligatorisk kontroll av nya och begagnade fordon, dels icke obligatoriska besiktningar.

Kontroll av nya fordon (eller innan fordon tas i bruk) avser:

- typbesiktning

- avgascertifiering
- registreringsbesiktning
- buss i yrkesmässig trafik, övningsbil,
- kopplingsbesiktning
- kranbesiktning
- kilometerräknare

Återkommande besiktning avser:

- kontrollbesiktning
- kilometerräknarkontroll
- kranbesiktning
- lämplighetsbesiktning (TIR, ADR, ATP m m)

Den icke obligatoriska besiktning som ASB erbjuder omfattar

- trafiksäkerhetsbesiktning
- konditionsbesiktning

Besiktningen av fordon avser komponenter och funktioner som bedömts särskilt viktiga ur trafiksäkerhets- och miljösynvinkel. Besiktningens omfattning varierar med fordonsslag och dess ålder. En besiktning av en personbil omfattar drygt 60 moment.

Det första verksamhetsåret (1965) utförde man ca 0,8 miljoner besiktningar. År 1991 utförde ASB ca 5,2 miljoner besiktningar.

Utöver den rena kontrollfunktionen har ASB ansvar för erfarenhetsåterföring till den enskilda kunden, till de föreskrivande myndigheterna och till fordonstillverkarna. Besiktningsresultat överförs automatiskt genom ASBs dataregister till bilregistret hos TSV.

ASB bedriver också FoU-verksamhet, främst genom uppdragsforskning inom miljöområdet. Den främste uppdragsgivaren är Naturvårdsverket, med vilket man har ett 10-årigt ramavtal om FoU. Innehållet i detta är föremål för årliga förhandlingar (se 2.4.4 nedan).

2.4.3 Resurser

ASB är sedan 1988 uppdelad i tio regioner. Inom dessa regioner finns 176 anläggningar/servicestationer för besiktningsverksamhet. Av dessa finns 17 på s k besöksorter, dvs där verksamhet inte bedrivs varje dag. Till detta kommer ett motortestcenter (MTC) för avgascertifiering samt en enhet för typbesiktning. MTC svarar för ASBs forskningsverksamhet om emissionsutsläpp. Huvudkontoret för ASB ligger i Vällingby. Fördelningen av stationsnätet framgår av bilaga.

I medeltal var 2357 personer anställda vid ASB år 1991. Från årsskiftet 1990/91 till mitten av 1992 har antalet anställda minskat motsvarande 300 heltidstjänster. Vid huvudkontoret i Vällingby arbetade 112 personer år 1991.

Verksamheten vid ASB omsatte 1032 Mkr år 1991. Överskottet efter skatt var 61 Mkr samma år. Ca 90 % av omsättningen kom från den återkommande kontrollbesiktningen.

Som helhet bedrivs ASBs verksamhet enligt en självkostnadsprincip. Hela verksamheten är avgiftsfinansierad. Nedbrytning av resultat sker såväl på regioner som enskilda stationer. Avgifterna bestäms av regeringen. Kravet på ekonomisk konsolidering fastställs dock av ASBs ledning. Detta mål är satt till min. 20 %. De tre senaste åren har soliditeten legat mellan 23 - 25 %.

Vid årsskiftet 1991/92 uppgick balansomslutningen till drygt 800 Mkr, varav långfristiga skuler uppgick till ca 292 Mkr, kortfristiga skuler till ca 255 Mkr, obeskattade reserver till ca 146 Mkr. Summan av beskattade reserver, eget kapital och balanserade vinster uppgick till ca 120 Mkr. Av det egna kapitalet är endast 1 Mkr aktiekapital. I övrigt har tillväxten av det egna kapitalet skett genom bokslutsdispositioner och balansering av vinstmedel.

2.4.4 ASBs FoU-verksamhet med avgasemissioner

Statens Naturvårdsverk har bedrivit forskning och utveckling inom bilavgasområdet sedan 1968. Denna funktion var tidigare lokaliserad i Studsvik. År 1989 överflyttades denna verksamhet till ASB för att på ett mer kostnadseffektivt sätt kunna utnyttja

befintliga resurser. Verksamheten bedrivs vid en särskild anläggning i Jordbro. Insatserna fördelade sig 1991 på ungefär följande sätt:

Arbetsområde	Resurser manår
Certifiering	3,5
Externa uppdrag	4,0
Avtal ASB-SNV	9,0
Efterkontroll (A13, A60)	4,0
Service till allmänheten	2,5
Service till bilprovningstn	1,0
Särskild kontrol direktimport	3,0
Totalt	27,0 manår

Den totala omslutningen uppgick 1991 till ca 35 Mkr. Verksamheten är förhållandevis kapitalintensiv och endast ca 1/4 av omslutningen är personalkostnader. Som framgår av fördelning av arbetsinsatser svarar uppdrag från ASB-SNV för huvuddelen av omsättningen. Den nya anläggningen i Jordbro har få internationella motsvarigheter.

3 RESULTAT- OCH PROBLEMANALYS

Den periodiska kontrollbesiktningen av fordon har inrättats av samhället för att ge positiva effekter på trafiksäkerhet och miljö. År 1991 gjorde man drygt 5 milj. besiktningar.

Detta avsnitt belyser bilbesiktningsverksamhetens resultat och problem ur intressenternas synvinkel. Det är dels de samhälls- och konsumentperspektiv som nämnts i regeringens direktiv, men också det producentintresse som tydligt framkommit i samband med utredningen.

I Sverige har verksamheten funnits i snart 30 år och effekten av dessa gemensamma, samhällsstyrda intressen bör ha visat sig. Antalet godkända fordon efter besiktning har de senaste fem åren legat strax under 80 %. Fordon som fått ett föreläggande om ny besiktning har visat en sjunkande tendens och har motsvarat drygt 20 % av antalet besiktningar (ca 1 milj. fordon). Antalet direkta körförbud ligger relativt konstant vid 0,1 % (ca 2000 fordon).

Efter hand har ASBs roll som leverantör av service till fordonsägarna alltmer lyfts fram av bolaget. Därmed har ASBs företagsmässiga funktion betonats och myndighetsrollen tonats ned. Inom europasamarbetet ser man också på provning och kontroll mer som tekniska uppgifter än som myndighetsuppgifter. Med ett sådant synsätt skulle möjligheter också kunna öppnas för andra företag att konkurrera om besiktningsmarknaden.

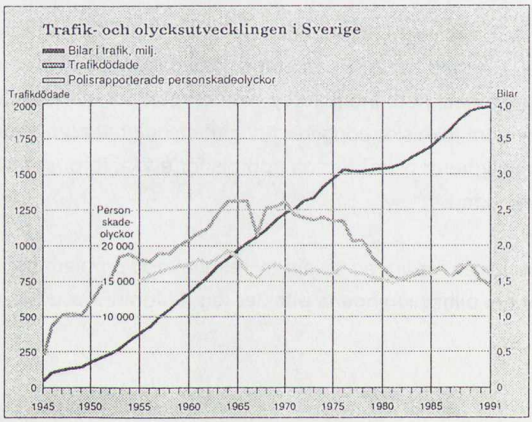
Någon utrymme för en fördjupad studie av resultat och problem har inte funnits eftersom frågor om bilbesiktningens effekter legat utanför huvuduppgiften i utredningen.

3.1 Samhällsintresset

Från samhällets sida har ASB en myndighetsfunktion när det gäller att minska risken för trafikolyckor och miljöskador. Eftersom ASB har en monopolroll har staten också ett ansvar för övervakning av verksamhetens produktivitetsutveckling. Att besiktning för trafiksäkerhet- och miljö sker integrerat i Sverige, kan leda till att man ser frågorna som mer sammankopplade än de är. Det kan finnas skäl att tydliggöra att trafik- resp miljöeffekter i många avseende är vitt åtskilda med hänsyn till vem som i främsta rummet drabbas och hur problemen uppstår. Att det besiktade objektet (bilen) är ett och samma, innebär inte att kontrollen är likartad eller behöver ske samtidigt.

3.1.1 Trafiksäkerhet

Sedan mitten av 60-talet har antalet trafikdödade minskat från ca 1250 per år till ca 750 personer/år. Antalet polisrapporterade personskadeolyckor har under samma tid legat förhållandevis konstant mellan 15000-16000 per år. Under samma tid har dock antalet bilar i trafik ökat från ca 2 milj till ca 4 milj fordon.



Vändpunkten i Sveriges trafiksäkerhetsutveckling inträffade mer än tre år före högertrafikomläggningen. Sverige är numera ett av världens trafiksäkraste länder.
Källor: Statistiska Centralbyrån, Trafiksäkerhetsverket.

Förbättringar av kvoten dödade(skadade)/bil beror på flera orsaker, t ex hastighetsbegränsningar, trafiksäkerhetspropaganda, införande av säkerhetsbälte, säkrare bilar osv. Ett antal studier har dock gjorts i syfte att belysa besiktningens betydelse för trafiksäkerheten. Dessa visar inte på någon entydig effekt av den tekniska besiktningen. Bland dem som pekat på positiva effekter är VTI, som 1984 (rapport nr 281) redovisar en studie, där man konstaterade att den periodiska besiktningen och några andra åtgärder sammantaget givit en 10 %-ig ökning av trafiksäkerheten och att den största delen av denna antagligen kan tillskrivas den periodiska fordonskontrollen.

På upprag av EG-kommissionen gjordes 1985 en studie som belyser för- och nackdelar med periodisk fordonskontroll och dess effekt på trafiksäkerhet och miljö. I sammanfattningen anges att nyttan av periodisk kontroll är 2 till 7 gånger större än kostnaderna.

I Danmark görs tekniska undersökningar av alla fordon som är inblandade i dödsolyckor. Även andra olycksfordon där man misstänker att tekniska brister kan ha förekommit blir föremål för liknande undersökningar. Under år 1990 gjordes 3 063 sådana undersökningar. Av dessa avsåg 666 fordon som varit inblandade i dödsolyckor. 7,4 % av dessa fordon hade tekniska fel som bedömdes ha medverkat till olyckans uppkomst eller ökat olyckans konsekvenser. Dvs i mer än var fjortonde dödsolycka har tekniska brister hos fordonet medverkat.

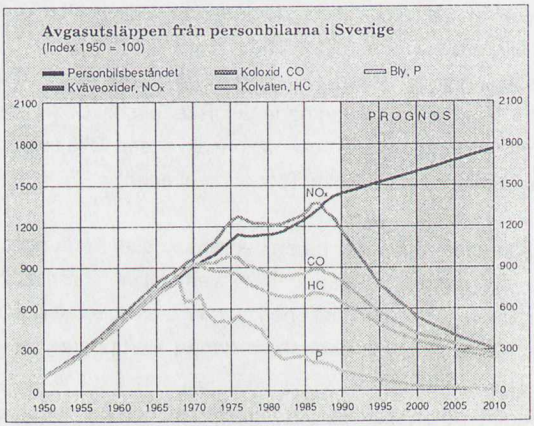
Det finns också studier som pekar på en begränsad eller t o m obefintlig effekt av återkommande, obligatorisk besiktning. RRV framhöll i sin granskning 1988 att besiktningen troligen ger samhällsekonomiska vinster, men att den eda entydigt positiva effekten är en ökad livslängd för fordonen. På uppdrag av Vegdirektoratet i Norge utförde Transportokonomisk institutt en experimentell studie av effekterna av periodisk besiktning på olycksrisken. Resultaten av den norska studien visar ingen effekt av den periodisk besiktningen på olycksrisken. Däremot kunde man konstatera att den grupp bilar som kontrollerats varje år hade en bättre teknisk standard än övriga. Man kunde också konstatera att andelen bilar som skrotats under försöksperioden var lägst i gruppen som kontrollerats varje år. Periodisk besiktning hade följaktligen betydelse för bilens tekniska standard och för dess

livslängd. Om bilarnas tekniska standard är relativt bra även utan periodisk besiktning, ger den ytterligare förbättringen av teknisk standard som den periodiska besiktningen ger ingen ändring i olycksrisken.

Den felfrekvens som uppmättes på de fordon som inte varit föremål för periodisk kontroll i Norge låg relativt nära felfrekvensen för fordon i Sverige i motsvarande åldersklasser. Bilarna i Norge och Sverige kan alltså anses ha likartad teknisk standard från säkerhetssynpunkt. Norge har nått denna nivå bl a genom i huvudsak vägkontroller, medan Sverige använt hallbesiktning. Sverige och Norge har under de senaste åren varit bland de länder som uppvisat de bästa trafiksäkerhetsresultaten.

3.1.2 Miljöskydd

Diagrammet nedan ger en översikt över avgasutsläppen från personbilar. Detta visar klart hur värdena förbättras kraftigt, trots att bilparken successivt växer.



1970 års avgaskrav gällde bara koloxid och kolväten. Från 1976 begränsades även kväveoxidutsläppen. Kraftigt skärpta krav gäller från 1989 års modell. Tack vare frivillig förtida tillämpning, stimulerad genom skatterabatt, började personbilarnas samtliga avgasutsläpp minska redan 1988. Källor: Naturvårdsverket, Väg- och Trafikinstitutet, Bilindustriföreningen.

Fem av besiktningsmomenten för en personbil utgörs idag av direkta miljökontroller, vilken dock tar proportionellt större andel av besiktningstiden i anspråk. Genom dessa framtvingas ett fortlöpande underhåll av det avgasrenande systemet, vilket betyder att utsläppen under en stor del av fordonens brukandetid kan bibehållas på den nivå som bilen ursprungligen konstruerats för.

År 1970 infördes kontroll av avgaserna (CO-halten) för bensindrivna bilar och röktäthet för dieselbilar vid tomgång. År 1988 infördes differentierade gränsvärden för CO-halten i syfte att anpassa kraven till den tekniska utvecklingen. År 1989 infördes en utökad kontroll av det avgasrenande systemet. Kontrollen omfattar dels en befintlighetskontroll (dvs att alla delar som ska finnas i systemet verkligen finns), dels en funktionskontroll då så är möjligt med rimliga insatser. Det är främst det s k EGR-systemet som blir föremål för funktionskontroll.

Från år 1991 har kontrollen utökats till att omfatta mätning av såväl CO som HC i tomgång. Denna förändring medförde krav på utbyte av mätinstrumenten, dels på grund av att även kolväten (HC) skulle mätas och dels därför att gränsvärdena blev väsentligt lägre. Dessa hårdare krav avser bilar av 1989 och senare års modeller. Än så länge är det endast genom att använda trevägskatalysator styrd av en syresensor som man kan uppfylla dessa krav.

Införandet av katalysatorer har haft stor betydelse. År 1987 hade mindre än en halv procent av personbilarna i landet katalysator. Vid årsskiftet 1991/92 hade nära var tredje katalysator, vilket motsvarar 1,1 miljoner bilar. Eftersom dessa bilar används mer än genomsnittet, beräknar man att 40 % av personbilstrafiken sker med katalysatorutrustad personbil. Mätningar vid ASB visar att reningsgraden på en katalysatorbil ligger runt 90 % jämfört med en bil utan katalysator.

3.1.3 Produktivitetsutveckling

Produktionstekniskt kan man säga, att systemet för kontrollbesiktning är enkelt och rationellt. Genom att bilar kallas till kontrollbesiktning med ledning av sin slutsiffra i registreringsnumret, kan ett förhållandevis jämnt inflöde av bilar förväntas till

stationen. Efter tidsbeställning sker en tidbokning av varje bil. Efter anmälan tas bilen omhand av en besiktningsman, som följer bilen genom stationens olika kontrollpunkter för att avsluta med att köra fordonet en kort sträcka som avslutande test av funktionsdugligheten. Den förväntade besiktningstiden för en personbil är ca 20 min. och för ett tungt fordon ca 60 min. I regel samverkar flera besiktningsmän vid kontroll av tunga fordon, varför besiktningstiden för kunden blir betydligt kortare (Vid jämförelse med besiktningstiden i England framstår tidsåtgången i Sverige som förhållandevis låg).

Tabell 1 *Produktivitetsutveckling de senaste tio åren*

År	Antal milj besiktn.	Volym Index	Antal anställda	Index
1981	4,0	100	2 175	100
1986	4,5	112	2 193	101
1991	5,2	129	2 357	108

Antalet kontrollbesiktningar 91/92 var drygt 5 milj, varav efterkontrollerna uppgick till ca 0,8 milj.

Tabell 2 *Kostnadsutvecklingen under perioden 1981-91*

År	ASBs totala Mkr	Index	Kostnad besiktn Index	KPI index	Bilmontörs-arbete/tim. index
1981	380	100	100	100	100
1986	553	146	130	144	167
1991	942	248	192	202	303

3.2 Konsumentintresset

Från konsumentsynpunkt är de tjänster som ASB utför inte direkt påverkbara. Istället kan man säga att olika intressenter har möjlighet att utöva ett kollektivt inflytande via styrelsen och att de myndigheter som fastställer föreskrifter inom trafikområdet uppträder som ställföreträdande konsumenter. För den framtida utvecklingen av besiktning i konkurrens blir konsumentens möjligheter att påverka prisutveckling, tillgänglighet samt tillförlitligheten av mer direkt intresse.

3.2.1 Tillgänglighet och service

Den geografiska tillgängligheten har prioriterats i ASBs myndighetsroll och monopolsituation. Cirka 97 % av kunderna har högst 30 km enkel resa från bostad till närmaste anläggning. Nyetableringar har gjorts av ASB utifrån en sammanvägd bedömning av ASBs merkostnader och kundens minskade tids- och fordonskostnader.

Besiktningsservicens tillgänglighet har kritiserats såväl inom storstäder som i glesbygd. Som ett resultat av denna kritik har stationsnätet successivt byggts ut och tiden för öppethållande vidgats och gjorts mer flexibel de senaste åren. Cirka 65 stationer har öppet en kväll i veckan och i allmänhet ingen stängning för lunch eller andra raster. Tack vare rullande avbrott för raster har öppettiden blivit längre. Alla stationer i Stockholm/Uppsala-området har sedan början av 1991 öppet 9-10 timmar per dag. Dessutom förekommer helgöppet, specialdagar för mc-kunder, husvagnskunder etc.

Väntetiderna för att få tid för besiktning var år 1991 i genomsnitt 6 arbetsdagar. Målet är att kunden ska behöva vänta i max 10 arbetsdagar. Genom ca 20 000 kundenkäter varje år får ASB inom varje region återkoppling på centrala frågor. Följande värden noterades sammanvägt på de olika frågorna vid våren resp hösten 1991, då 20765 formulär delades (bortfall 22 %):

	1992 (Vår)	1991 (Vår)
- ringer och beställer tid	93 %	(92 %)
- når ASB mycket lätt på telefon	59 %	(59 %)
- har svårt att nå ASB	7 %	(5 %)
- gör besöket på förmiddagen	56 %	(64 %)
- vill helst komma på förmiddagen	56 %	(56 %)
- vill helst göra besöket lö-sö	3 %	(3 %)
- gör besöket på arbetstid	48 %	(43 %)
- tycker kassapersonalen är mkt trevlig	77 %	(75 %)
- kommer in i hallen inom 5 min	58 %	(59 %)
- får vänta 10 min eller mer	17 %	(21 %)
- har fått bra info om bilensskick	94 %	(92 %)
- tycker besiktningspersonalen är mycket trevlig	71	(68 %)
- anser att besöket motsvarade förväntningarna	94	(94 %)

Slutsatsen är att tillgängligheten blivit bättre efter hand men fortfarande får viss kritik. De alternativ som övervägs kan dock knappast innebära att ett system helt utan kritik införs.

Erfarenheterna från Tyskland visar dock att en mycket stor andel bilägare föredrar att få sina bilar besiktade i anslutning till verkstadsbesök. I ett mer öppet system kan denna typ av konsumentintressen bättre tillvaratas.

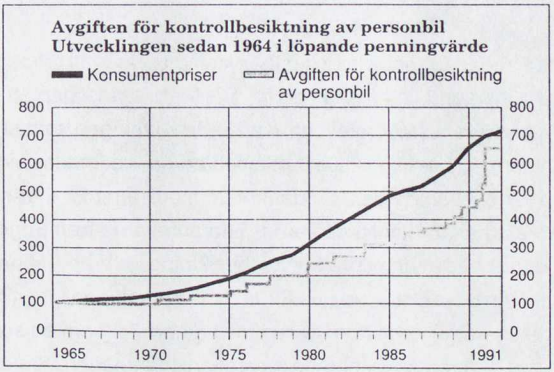
3.2.2 Opartiskhet och integritet

ASB är ett aktiebolag som utför vissa myndighetsuppgifter under monopolskydd. ASB har hela tiden utvecklat nya tjänster (se avsnitt 2.4.2), men inte tillåtits att utföra service som kan konkurrera med verkstäder. Skälet har varit det krav på opartiskhet som ansetts vara ett krav på monopolsituationen och myndighetsrollen.

Ett kvalitetssystem enligt EN 45000 har införts. Ansökan om ackreditering lämnades till SWEDAC våren 1991. SWEDAC har nu påbörjat den konkreta utvärderingen. Tydlig ansvarsfördelning, enhetliga besiktningsprogram och utbildningsprogram, uppföljning och analys, intern och extern revision, behörighetsregister etc är grundstenar i kvalitetsarbetet.

3.2.3 Avgiftsutveckling

I figur 3 beskrivs avgiftsutvecklingen för återkommande besiktning. (Ordet "avgift" har använts här för att markera, att det handlar om ersättning för en obligatorisk tjänst. "Pris" underförstår att ersättningen i princip är förhandlingsbar).



3.3 Producentintresset

I direktiven står samhälls- och konsumentintressena särskilt omnämnda. Under utredningens gång har det emellertid blivit tydligt att det finns ett betydande intresse från biltillverkare och bilserviceföretag, när det gäller besiktning. Detta intresse kan gälla den potentiella marknad som besiktningsverksamhet kan ge, alternativt den utvidgning och alternativa kombinationer av tjänstestortimentet som företagen kan göra.

3.3.1 Tillgång till marknaden

Den svenska bilmarknaden omsatte ca 100 Mdr kr år 1991. Den större delen av denna marknad avser köp och försäljning av fordon (80 %), medan ungefär 1/5 är utgifter för reparation.

För hushållen svarar bilen för ca 10 % av den årliga konsumtionen. Bilkostnaden är sålunda en betydande budgetpost för många hushåll. Den årliga kostnaden i samband med obligatorisk bilbesiktning understiger dock en procent av bilens driftkostnad och kan därför knappast sägas vara en betydelsefull post för flertalet privatpersoner.

Den totala marknaden för obligatorisk bilbesiktning uppgår till totalt ca 900 Mkr (1991). Den utgör sålunda ett tillskott på ca 1 % för bilbranschen att konkurrera om vid en öppen konkurrens. Mer relevant är att se besiktningen som en del av reparationssektorn. Till denna skulle den innebära en marknadsutvidgning på ca 5 %. Ekonomiskt är besiktningssektorn därmed förmodligen mer intressant för branschens företag än för konsumenterna. Erfarenheterna från England, där motorverkstäderna både kan utföra kontrollbesiktning och reparation, visar att besiktningstjänsten också ofta erbjuds för att höja verkstadens legitimitet (dvs som en sorts kvalitetsgaranti) och utförs till reducerade priser (som en sorts "lockvara"). Besiktningen ger därmed en ingång till reparationsmarknaden. Slutsatsen blir att möjligheten att få utföra bilbesiktning borde erbjuda en intressant tjänsteutveckling för verkstadsföretag.

4 TVÅ GRUNDLÄGGANDE FÖRÄNDRINGSPERSPEKTIV

Den centrala uppgift jag haft är att förelå hur Svensk Bilprovnings monopol på periodisk kontrollbesiktning skall avskaffas. Det är sålunda enligt direktiven inte frågan om huruvida monopolet skall avskaffas, utan på vilket sätt. Detta innebär också att man inte endast strävar efter att formellt avskaffa monopolet, utan att detta skall ske i reell mening och med bibehållen eller förbättrad besiktningskvalitet. Två huvudmotiv har angivits: en allmän strävan att utnyttja konkurrens som medel för att effektivisera samt behovet av anpassning till ett utökat europasamarbete. Jag har sett dessa två motiv som grundläggande för regeringens förslag och finner därför skäl att understryka detta när man tar ställning till ASBs framtid.

4.1 Konkurrensperspektivet

Bakom de förändringar som nu sker på bred front inom offentlig sektor, ligger marknadsteorin. Denna kommer till uttryck i sådana centrala dokument som regeringens proposition Näringsliv för tillväxt (1990/91:87) samt de offentliga utredningarna Konkurrens för välfärd (1991:59) och Drivkrafter för produktivitet och välstånd (1991:82).

Den marknadsekonomiska modellen förutsätter att det skall finnas konkurrens mellan alternativ som kunderna fritt kan välja, att efterfråge- och utbudsförhållandet styrs genom priser och att företag och kunder styrs av en strävan att få ut så mycket som möjligt av sina insatser. Underförstått i det sistnämnda kravet ligger också enskild äganderätt och god köparkompetens.

Vilka effekter har otillräcklig konkurrens? "De negativa effekterna på produktiviteten av icke avsedda konkurrensgbegränsningar är ofta stora", skriver Produktivitetsdelegationen (s 302). SPK har för utredningen också hävdat, att det är först när det finns en fungerande konkurrens på en marknad som den når acceptabel effektivitet. Bristande konkurrens kan ge förluster i form av oönskad resursfördelning. Priser och kvalitet blir sämre för konsumenten än önskat.

Motsvarande effekt har kostnadsfördyring inom organisationen, när den inte utsätts för konkurrenspress. En annan svårighet är att produktutvecklingen hämmas och tillgängligheten på tjänsterna inte blir det den skulle kunna vara.

Det finns i praktiken flera typer av konkurrensbegränsningar som är svårhanterade - t ex monopol som uppstått på naturlig väg, genom integration mellan företag eller som en följd av politiska regleringar. Naturliga monopol uppstår som en följd av produktionsprocessens karaktär. De är därmed närmast av teknisk natur. Ett typexempel är stordriftsdominans. Ett annat är en unik position tack vare patenträttigheter. Integration mellan företag innebär ett samarbete. Exempel är samarbete mellan livsmedelsproducenter och detaljhandel. Regleringar, slutligen, införs ofta av andra skäl än att påverka konkurrensen. De kan syfta till miljöskydd eller konsumentskydd.

ASB startade efter ett riksdagsbeslut i mitten av 1960-talet och byggdes upp mycket snabbt till en rikstäckande organisation i mitten av 1960-talet som ett monopolföretag och byggdes upp mycket snabbt. En sådan uppbyggnad förutsätter en centralstyrd modell. I likhet med de förändringar som generellt skett inom såväl privata som offentliga organisationer under 1980-talet har ASB påverkats av krav på decentralisering och ökad marknadsanpassning. Allmänt förväntas konkurrenstrycket ge starkare drivkrafter att förändra grundläggande marknadsfaktorer som erbjudanden, prisnivåer, tillgänglighet och kundinformation. Det förväntas också öka produktivitetstrycket på organisationens resurser, verksamhetsprocesser och strukturer. Förväntningarna är att samhället och enskilda konsumenter därmed skall göra välfärdsvinster.

4.2 Europa-perspektivet

I proposition 1990/91:87 Näringspolitik för tillväxt, konstaterade regeringen att den svenska ordningen för obligatorisk provning och kontroll av trafikfordon behöver anpassas till EGs ordning som en följd av ett närmare europeiskt samarbete genom EES-avtalet och ett eventuellt framtida medlemskap i EG/EU. Under 1992 har regeringen återkommit med förslag i den s.k. EES-propositionen (1991/92:170). Bakgrunden och innebörden är denna:

EG presenterade 1985 en ny metod (The New Approach) för harmonisering av medlemsländernas lagstiftning. Den innebär att man i direktiv anger de väsentliga

krav som produkter skall uppfylla med hänsyn till skydd för liv, hälsa, miljö m.m., medan det överlåts åt de europeiska standardiseringsorganen att utarbeta harmoniserade frivilliga standarder med tekniska specifiktioner för produkterna. Inom EG används numera termen "bedömning av överensstämmelse" (conformity assessment) för att beteckna "certifiering och provning". I mer utvecklad form har policyn presenterats i kommissionens meddelande den 24 juni 1989. En helhetssyn på certifiering och provning (A Global Approach to Certification and Testing).

EG:s system syftar till att uppnå ömsesidiga godtaganden av provningar och certifieringar inom såväl det obligatoriska som det frivilliga området. En förutsättning för detta är att man förmår skapa förtroende för provningar och bevis om överensstämmelse oberoende av i vilket land och av vilket organ de är utförda. Klara och enhetliga kriterier för kvalitet och kompetens hos de organ som skall medverka inom systemet måste därför ställas upp liksom principer om objektiv och likforming tillämpning. Detta kan ske genom ackreditering. Inom kalibrerings- och provningsområdet utgör EN 45 000-serien sådana harmoniserade europeiska normer. Där finns också krav på ackrediteringsorgan som skall bedöma organens kompetens. För att skapa förtroende för ett företags produkter och tjänster förordar EG-kommissionen att företagen har kvalitetssystem enligt ISO 9000(= EN 29 000)-serien.

Samtliga förfaranden är utformade så att de innebär en kontroll såväl under utveckling av en produkt, som av själva tillverkningen. Grundformerna innefattar olika grader av kontroll. Den enklaste, tillverkardeklaration innebär att tillverkaren själv, på grundval av tekniskt underlag, försäkrar att produkten uppfyller direktivet (declaration of conformity). De strängaste kontrollformerna ställer krav på tredjepartsbedömning av varje tillverkad produktenhet, vilket innebär att ett fristående organ gör bedömningen (se definitionssammanställnigen).

Ett av syftena bakom EG:s helhetssyn är att skapa ett höjt kvalitetsmedvetande i europeisk industri. All tredjepartsbedömning utförs i EG-systemet av s.k. anmälda organ (notified bodies). De anmälda organen utförs sina uppgifter enligt direktivet på egna vägnar och på uppdragsbasis. Bedömning av överensstämmelse ses en en rent teknisk verksamhet utan inslag av myndighetsutövning. Tillverkaren/importören har rätt att vända sig till vilket anmält organ man önskar, inom det egna landet eller i annat land. De anmälda organen sätter själva pris på sina tjänster. Avsikten är att den kvalitetskontroll som de anmälda organen utsätts för skall säkerställa att priskonkurrens inte leder till kvalitetssänkning.

I EG:s system för bedömning av överensstämmelse har man tagit fasta på att tekniken att bedöma om en produkt överensstämmer med vissa uppställda krav är densamma oavsett om bedömningen sker utifrån tvingande regler eller frivilliga normer. De områden där nationella krav på obligatorisk provning och kontroll aktualiseras inom icke-harmoniserade områden är famför allt provning och kontroll av produkter i drift, s.k. återkommande kontroll t ex bilbesiktning.

Enligt regeringens EES-proposition svarar det svenska systemet med riksprovplatser inte mot EGs bestämmelser. Istället förordas i dessa internationella överenskommelser system som är öppna för konkurrens, men där kvaliteten säkerställs genom ackreditering av de företag som får genomföra provningen och kontrollen. Som norm fastställs vissa minimikrav på vad som ska kontrolleras och med vilken frekvens detta ska ske.

I enlighet med EGs principer skall det svenska systemet vara öppet och såväl offentliga som enskilda organ skall kunna utses till kontrollorgan. En förutsättning för en väl fungerande konkurrens är emellertid att de olika organisationerna har en normsatt kompetens och trovärdighet, när det gäller att utföra besiktningen på ett önskvärt sätt. Man har därför föreslagit att SWEDAC skall få pröva och vidimera organisationer som vill ha rollen att ackreditera företag.

För närvarande innebär EGs minimibestämmelser att personbilar kontrollbesiktigas första gången det fjärde året efter tillverkningen och därefter vartannat år. Kraven på besiktningsfrekvens är därmed lägre än de för närvarande är i Sverige. Tunga fordon besiktas inom EG såväl som i Sverige varje år fr o m det första året efter ibruktagandet.

Inom EG bereds nu en förändring när det gäller typgodkännande av fordon. Denna förändring skulle innebära att typprovning av nya fordon kan ske inom fritt valt EG-land. EFTA-länderna förutses genom EES-avtalet komma med i detta system år 1995.

5 PERIODISK BESIKTNING I ANDRA LÄNDER

5.1 EES-bestämmelser

En viktig utgångspunkt för denna utredning är de krav som finns och utvecklas inom EES-området samt hur dessa tillämpas i andra länder. Vilken harmonisering av periodisk kontrollbesiktning kan krävas av det svenska systemet som en följd av den internationella utvecklingen? Det är här principiellt viktigt att skilja mellan å ena sidan (1) nytillverkade fordon och å den andra sidan (2) besiktning av fordon under den tid fordonet brukas.

För *nya fordon* gäller krav på beskaffenhet och utrustning, som tillämpas av de flesta länderna i Europa och även i en del länder utanför Europa. Kraven finns i ett antal reglementen som utarbetats av FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) i Genève. Ett antal av dessa reglementen har sin motsvarighet i EG-direktiv med samma innehåll. Dessa reglementen och direktiv anger krav för olika system och komponenter i fordonet och är utformade främst i syfte att höja trafiksäkerheten hos fordonet.

Vissa reglementen och direktiv behandlar även sådant som miljökraven för motorfordon. Inom detta område tillämpar Sverige vissa nationella särkrav, som ligger högre än vad som gäller i övriga Europa. Sannolikt föregriper dessa utvecklingen i andra länder. På säkerhetsområdet är kraven i Sverige däremot i allt väsentligt samordnade med Europakraven.

Kontrollen av nya fordons överensstämmelse med gällande krav sker i huvudsak genom typbesiktning, som utförs av varje lands nationella organ. Huvuddelen av alla nya personbilar tas i trafik efter godkännande vid typbesiktning. Tunga lastbilar och släpvagnar är ofta individuellt byggda efter sitt användningssätt och måste därför besiktas individuellt. Flera länder i Europa har krav på obligatorisk chassibesiktning, dock inte Sverige.

Inom EES finns direktiv för typgodkännande av hela fordonet (Whole vehicle type approval directive). WVT-direktivet skall gälla från den 1 januari 1993.

Att fordon typgodkänns i sin helhet i kombination med harmonisering av EES-krav innebär i princip att ett fordon som godkänns i ett EES-land av ett behörigt organ också måste accepteras av andra länder utan ytterligare provning. Proceduren att godkänna och prova fordon förenklas därmed jämfört med nuvarande ordning där varje land provar produkten innan den godkänns.

Beträffande organisationen av fordonskontrollen gäller enligt EG:s kontrollordning att provning och kontroll skall utföras av kompetenta organ. Bedömningen av organens kompetens skall ske med tillämpning av standard i EN:s 45000-serie. Provning och kontroll betraktar EES-avtalet inte som myndighetsutövning utan som en rent teknisk uppgift. Bekräftelsen på kompetensen att prova lämnas i form av ackreditering, som meddelas av det nationella ackrediteringsorganet - i Sverige SWEDAC (Styrelsen för teknisk ackreditering). Godkännandet däremot meddelas av ett ackrediterande organ, s k tredjepartscertifiering. Denna form torde komma att gälla för trafikfordon.

Vad nu sagts gäller organisationen av kontrollen av nya fordon. *Återkommande provning* och kontroll av produkter i bruk har berörts i mycket begränsad omfattning i EG-kommissionens arbete hittills. Detta gäller också fordonsområdet. Det saknas därför i direktiv eller andra dokument regler om hur återkommande provning och kontroll bör bedrivas. Kommande direktiv med regler om det tekniska innehållet i återkommande fordonskontroll kan möjligen komma att behandla även organisationen av sådan verksamhet. Intresset från EG:s sida av en i princip likvärdig trafiksäkerhetsstandard hos fordon som rör sig över gränserna talar för att verksamhetsformen inte lämnas helt åt sidan.

I Näringsdepartementets promemoria om införande av EES-rätt inom området provning och kontroll påpekas att detaljerade regler om organisationen av återkommande kontroll saknas i EG-direktiv. EES-avtalet medför sålunda inte att Sverige är tvingat att överge nuvarande riksprovplatssystem. Enligt promemorian finns det emellertid starka skäl som talar för att tillämpa en öppen ordning även för den återkommande provningen.
Regeringen har också tagit ställning för denna ordning.

För fordon i bruk har EG beslutat om regler för återkommande provning och kontroll. I fråga om tunga fordon (totalvikt > 3500 kg), bussar, taxi och ambulanser gäller sedan 1983 att de ska genomgå årlig besiktning med början ett år efter det att de tagits i bruk.

För lätta fordon, dvs i huvudsak personbilar, har EG under 1991 beslutat om ett minimidirektiv, som anger att fordonen ska genomgå besiktning första gången senast fyra år efter ibruktagandet och därefter vartannat år. Detta direktiv är resultatet av en kompromiss inom EG-kommissionen, där vissa länder förespråkat en betydligt högre ambitionsnviå, medan några ville glesa ut besiktningsintervallen ytterligare.

Då direktivet till sin karaktär är ett minimidirektiv kan enskilda EG-länder införa striktare regler så länge de inte utgör ett hinder mot den fria cirkulationen av varor och tjänster mellan medlemsländerna.

Som framgår av det följande har de flesta länder i Europa redan nu system för periodisk fordonskontroll, som dock kan kräva viss anpassning till EG-reglerna. För länder som inte har denna form av kontroll har en övergångstid angivits i beslutet 1991, vilket innebär att fungerande system måste finnas senast den 1 januari 1998.

Det tekniska innehållet i den periodiska fordonskontrollen har angivits mycket summariskt i direktivet för tunga fordon. I stort sett innehåller direktivet på denna punkt endast en uppräkning av vilka system och komponenter i fordonet som skall kontrolleras. Däremot sägs ingenting om metoder eller grunderna för underkännande när kraven inte är uppfyllda.

Bristerna i direktivet för tunga fordon har uppmärksammats. För att fordonen i trafik skall få en i princip likvärdig trafiksäkerhetsstandard inom EG är avsikten att ett utförligt besiktningsprogram skall tas fram av EG-kommissionen. Detta arbetet pågår men någon sluttidpunkt är inte fastställd.

5.2 Kontrollbesiktning i övriga nordiska länder

Av de nordiska länderna har Finland sedan länge ett system för periodisk fordonskontroll som till sin utformning har stora likheter med det svenska.

Personbilar besiktas sålunda första gången efter tre år, nästa gång efter ytterligare två år och därefter varje år. För tunga fordon gäller samma periodicitet som inom EG, dvs första gången ett år efter ibruktagandet och därefter varje år. Samma periodicitet gäller för övrigt även för bilar i yrkesmässig trafik, vilket är vanligt i de flesta europeiska länder. Organisationen av den periodisk fordonskontrollen i Finland sköts av en statlig myndighet, Bilregistercentralen. Den svarar också för förarprövning. Fordonsägarna kan fritt välja besiktning inom det rikstäckande stationsnätet. Regeringen i Finland har nyligen föreslagit att Bilregistercentralen ska ombildas till affärsdrivande verk som ett första steg mot privatisering.

Island har under de senaste åren byggt upp en organisation för periodisk fordonskontroll efter svenskt mönster och med konsulthjälp från ASB. Personbilar besiktas första gången efter tre år och därefter varje år. Tunga fordon följer EG:s regler. Verksamheten sköts av ett statlig bolag, som beräknas få arbeta i konkurrens från 1994.

Norge har ingen allmän periodisk fordonskontroll. Endast bilar i yrkesmässig trafik omfattas av sådana regler enligt samma schema som nämnts ovan. Däremot kan övriga fordon kallas in för kontroll enligt ett selektivt förfarande. Detta kompletteras med en omfattande fordonskontroll på väg (flygande inspektion), som volymmässigt är betydligt större än fordonskontrollen i besiktningshallarna. Verksamheten sköts av det statliga Biltilsynet, en del av Vegdirektoratet, som i sin tur sorterar under Samferdseldepartementet.

I Danmark finns heller ingen allmän periodisk fordonskontroll av personbilar. Tunga fordon besiktas enligt EG:s regler liksom bilar i yrkesmässig trafik. Ett antal personbilar kontrolleras emellertid varje år genom att de kallas in för särskild kontroll på liknande sätt som i Norge. Dessutom finns obligatorisk kontroll när äldre bilar byter ägare. Statens Bilinspektion svarar för verksamheten. (Som en följd av EG-direktiven kommer nu Danmark att utforma ett system för periodisk kontrollbesiktning. En utredning av det danska systemet presenterades sommaren 1992).

Finansieringen av fordonskontrollen sker på Island genom avgifter som bilägarna betalar. I Norge finansieras kontrollverksamheten över den statliga budgeten. Finland och Danmark har ett avgiftssystem som bara delvis täcker kostnaderna. Resterande del täcks via statsbudgeten.

5.3 Kontrollbesiktning i några andra europeiska länder

Även flera EG-länder har haft periodisk fordonskontroll långt innan den infördes i Sverige. Organisation och periodicitet har anpassats till de varierande förutsättningarna i respektive land och till de institutionella förhållandena. I den mån periodiciteten inte redan är i överensstämmelse med EG:s minimikrav krävs för dessa förändringar på samma sätt som för Sverige inom de tidsramar som EG beslutat. Med ett par undantag gäller att EG-länderna tillämpar en periodicitet för fordonskontrollen, som innebär att kontrollen sker oftare än vad direktivet anger som minimum.

Mot bakgrund av utredningens direktiv är erfarenheter från länder med konkurrens inom kontrollbesiktningen av särskilt intresse. I Belgien och Tyskland finns detta genom organisationer som enbart ägnar sig åt sådan besiktning. I Holland och England finns konkurrens även med företag som vid sidan av kontrollbesiktning även utför bilservice/reparationer.

Belgien införde periodisk fordonskontroll redan på 1930-talet. Första besiktningen sker, när bilen är fyra år gammal och därefter varje år. Detta gäller personbilar. Tunga lastbilar följer EG:s regler. Taxi-bilar besiktas var sjätte månad och bussar i yrkesmässig trafik var fjärde månad. Belgien har dessutom obligatorisk överlåtelsebesiktning.

Organisationen i Belgien består av tio privatägda bolag, som inom sina resp. områden i landet byggt upp ett nät av bilprovningsanläggningar. De tio bolagen ingår i en "paraplyorganisation", GOCA (Groupement des Organismes de Contrôle Automobile), som bl a svarar för att alla bolagen arbetar efter ett gemensamt besiktningsprogram. Verksamheten finansieras med avgifter som fordonsägarna betalar. Besiktningsprogrammet ligger nära det svenska.

Tyskland började med periodisk fordonskontroll i början av 1950-talet. Redan före andra världskriget förekom emellertid sådan verksamhet. I fråga om personbilar görs första besiktningen när bilen varit i bruk tre år och därefter vartannat år. Däremellan krävs emellertid en separat kontroll av bilens avgasutsläpp, vilket innebär att denna kontroll görs varje år. Tunga fordon och bilar i yrkesmässig trafik besiktas enligt EG-

reglerna. Besiktningsprogrammet är i allt väsenligt överensstämmande med det svenska.

Tills för några år sedan hade TÜV (Technisches Überwachungsverein) monopol på besiktningsverksamheten. TÜV är en stiftelse som bedriver en omfattande teknisk kontrollverksamhet inom många områden, t ex av elektriska produkter, tryckkärl, lyftanordningar och fordon. TÜV har ett antal bilprovningsanläggningar spridda över hela Tyskland.

Sedan några år tillbaka har möjligheter öppnats även för andra organisationer att utföra periodisk fordonskontroll, under förutsättning att de uppfyller vissa krav. F.n. finns sålunda jämsides med TÜV i princip två ytterligare organisationer, DEKRA samt ett antal fristående förrättningsmän. som utför ca 25 % av de periodiska fordonskontrollerna. DEKRA etablerades redan på 1930-talet och har tidigare sysslat med olika provnings- och kontrolluppgifter, speciellt med konsumentprovningar inom fordonsområdet. Idag spänner verksamheten över ett ganska brett område med inriktning på teknisk provning och kontroll.

TÜV och DEKRA arbetar efter samma besiktningsprogram, vilket fastställs av Trafikministeriet i Bonn. DEKRA förfogar emellertid över endast relativt få stationer och har istället valt att enligt avtal utnyttja lokaler hos verkstäder, transportföretag och liknande inrättningar för besiktningsverksamheten. En förutsättning är dock att lokaler och utrustning uppfyller vissa angivna krav. Det bör påpekas att verkstädernas personal inte i något avseende medverkar i besiktningsarbetet utan detta utförs uteslutande av personal från besiktningsföretag.

I Storbritannien kan verkstäder både utföra reparation och besiktning av personbilar. Man har från transportdepartementet avskilt en särskild myndighet för genomförande (Vehicle Inspectorate). Den svarar för inspektion av de ca 16500 verkstäder som kan genomföra både reparationer och kontrollbesiktning och de ca 40 "Designated Councils" för besiktning av kommunernas egna fordon men som också kan ta emot privata personbilar. Vehicle Inspectorate driver även ca 95 egna stationerna för besiktning av tunga fordon. Personbilarna besiktas första gången tre år efter det fordonet tagits i bruk och därefter varje år. Tunga fordon och bilar i yrkesmässig trafik följer EG-reglerna.

Vehicle Inspectorate finansieras genom avgifter för de besiktningscertifikat som utfärdas (f n ca 4 kr/st). Kostnaden för besiktning av en personbil är drygt 200 kr. Det

engelska besiktningsprogrammen överensstämmer i sina huvuddrag med motsvarande svenska. Kraven på tillstånd att genomföra periodisk kontrollbesiktning är lågt ställda: man ska vara känd som en redbar organisation/person och ha viss specificerad utrustning. Tillståndet är inte avgiftsbelagt. För den som ska arbeta med besiktning krävs en en-dagskurs. För glesbygdsområden accepterar man en något lägre standard på den utrustning som krävs för godkännande som station. Någon central dokumentering av påpekanden förekommer inte, men man avser nu att försöka införa ADB-registrering efter samma modell som finns i Sverige, eftersom datautrustning nu blivit allmänt tillgänglig.

Besiktningen av personbilar (MOT) började i England i mitten av 1960-talet, men har hela tiden varit öppen för verkstäder, servicegarage o dyl. Det fanns i huvudsak tre skäl för valet av denna organisationsform: prioritering av tillgänglighet, där det stora antalet servicestationer som erbjuds genom verkstäder o dyl knappast kunde ha byggts upp inom den offentliga sektorn. Dessutom menade man att konkurrens skulle ge ett tryck på prisutvecklingen. Det skulle också innebära en fördel för konsumenten att kunna få åtgärda ett fel samtidigt som man konstaterat att det fanns ett sådant. På samma sätt som i Holland har man sålunda betraktat kontrollbesiktningen som en aspekt på bilens service och inte ställt de krav som finns i Sverige på opartiskhet och separata anläggningar.

I England överväger regeringen 1992 att även utsätta kontrollbesiktningen av tunga fordon för konkurrens, vilket tyder på att man funnit denna arbetsorganisation väl fungerande.

I Frankrike och Spanien pågår uppyggnad av besiktningsorganisationer för att EG:s krav skall bli uppfyllda. Frankrike har tidigare inte haft någon periodisk fordonskontroll utan endast besiktning i samband med att man överlåtit fordonet till annan ägare. Man har ackrediterat sex olika nätverk, som har rätt att utföra återkommande besiktning i landet. Nätverken har förbundit sig att

- ha minst ett center i varje distrikt (ca 100 över landet)
- ha datoriserat infosystem
- ha program för kvalitetssäkring
- ha program för utbildning och arbetsorganisation

samt i övrigt bedömas som lämpliga

Nätverken använder antingen egna anläggningar eller andras, t ex verkstäders. Medan man i Tyskland har ett reglerat pris i vissa besiktningsanläggningar och fri i andra, har man i Frankrike fri prissättning. Kostnaden 1992 är ca 300 kronor.

Spanien har sedan tidigare en viss organisation för periodisk fordonskontroll men denna är nu föremål för översyn och komplettering.

5.4 Kontrollbesiktning i några länder utanför Europa

Även i länder utanför Europa är periodisk fordonskontroll vanlig. Formerna varierar.

Det japanska systemet skiljer sig starkt från andra länders. Kraven på bilarna är mycket höga och likaså kostnaderna för att gå igenom och reparera bilarna så att de ska klara av testerna. Själva avgiften är låg, men i genomsnitt betalar en bilägar ca 5 000 kr på reparationer innan testet genomförs. Bl a byts avgassystemet ut på alla bilar och bilarna ångtvättas över hela underredet. Om en bil inte klarar testet får ägaren betala en hög avgift för ett nytt försök.

Detta har lett till att felprocenten är så låg som 1 % och att det knappast finns några bilar i Japan som är äldre än sju år. Därefter beräknas reparationskostnaderna bli så höga att det inte lönar sig att behålla bilen.

Den engelska beteckningen för Japans motsvarighet till ASB är Local Land Transport Offices. Det finns ca 100 sådana utspridda över landet. De kan dels utföra tester, men har också ansvar för att auktorisera privata teststationer. Dessa kan både utföra tester och de förararbeten/justeringar som behövs före testerna. Det finns omkring 20 000 privata testställen.

Dessutom finns det ca 60 000 servicesställen som är auktoriserade att utföra de nödvändiga förarbetena/justeringarna men som inte har rätt att utföra tester. Konsumenten kan således antingen vända sig till en servicestation och sedan till en privat eller en statlig provare, eller också vända sig direkt till en privat kombinerad servicestation och teststation.

Den första kontrollen sker efter tre år och därefter utförs en test vartannat år. För de fåtal bilar som blir äldre än tio år, krävs en årlig kontroll.

I Förenta staterna förekommer olika system, eftersom varje stat själv ansvarar för utformningen. Från den federala regeringens sida har en rekommendation utfärdats om att varje stat bör ha en organisation för periodisk fordonskontroll. Fortfarande finns emellertid stater som saknar sådan kontroll.

Singapore har två privatägda bolag, varav det ena besiktar tunga fordon och det andra i huvudsak personbilar.

I Israel tillämpas samma periodicitet som för närvarande sker i Sverige. Reglerna är desamma för både lätta och tunga fordon. En statlig organisation svarar för kontrollen.

6 ALTERNATIVA BESIKTNINGSFORMER

Kontrollbesiktningens frekvens och omfattning i Sverige har förändrats över tiden (se avsnitt 2). Frekvens och innehåll i besiktningsprogrammen varierar också mellan olika länder, även om avsikten med EG-anpassningen nu är att uppnå mer enhetliga regler för olika typer av besiktning och provning inom Europa (se avsnitt 5 och bilaga 3).

Denna utredning avser formerna för periodiskt återkommande besiktning av fordon. Jag beskriver i detta kapitel (6) några alternativa former för besiktningen. I följande kapitel (7) redovisar jag mina bedömningar av besiktningsformerna och avger mina förslag till nya organisationsformer med inriktning mot konkurrens. Det avslutande kapitlet (8) sammanfattar jag mina förslag och ger slutkommentarer.

6.1 Förändring av besiktningens förutsättningar

Krav på rättvisa och enkelhet gör att alla jämförbara fordon/fordonsinnehavare i dag behandlas lika. Man kan emellertid fråga sig om alla fordon är likvärdiga i sin konstruktion oavsett typ och märke. Eller om alla fordon måste/bör hanteras på samma sätt, oavsett förare eller var fordonen används? I detta avsnitt pekar jag på den fortlöpande tekniska utvecklingen av fordon, som både borde påverka behovet av och formerna för återkommande besiktning.

6.1.1 Teknisk utveckling - tillverkaransvar

Från miljö- och säkerhetssynpunkt sker en betydande standardbestämning redan i tillverkningsledet genom de krav på normer som sätts av samhället och den enskilde fabrikanten. Införande av låsningsfria bromsar, halkvarnare, trepunktsbälten och motorer för blyfri bensin är tydliga exempel på konstruktionsförändringar som höjt fordonets kvalitet. Ett annat är kravet på katalysator för avgasrening. Under de senaste fem åren har katalysatorutrustade personbilar ökat sin andel av

personbilstrafiken från nära 0 till ca 40 %. Miljöeffekterna av detta har varit högst märkbara (se avsnitt 3.1.2).

Inom Europa omkommer årligen över 50 000 människor i trafiken och antalet fordon ökar fortlöpande och beräknas år 2010 vara ca 40 % större än idag. Enskilda fordonstillverkare och olika samhällsorgan bedriver emellertid enskilt eller tillsammans en rad FoU-projekt för att bättre söka hantera trafikproblemen. Den senaste debatten om bilsäkerhet i Sverige har avsett förstärkning av skydd vid sidokollisioner samt införande av luftkuddar. Exempel är det EG-baserade projektet "Drive Dedicated Road Infrastructure for Vehicles in Europe" och "Prometheus". Flera av dessa projekt utgår från att göra trafiken "intelligentare" genom att förbättra navigationssystem, kommunikationsenheter och fartkontroller. Avsikten är t ex att i bilen bygga in möjligheter att ta emot information om tillfälliga trafikhinder och föreslå alternativa vägar eller att genom laser i fronten på fordonet kunna avkänna avståndet till framförvarande fordon. En "intelligentare" farthållning i stadstrafik kan t ex minska risker genom förarens stress och fordonets miljöpåverkan genom försämrad förbränning.

Den tekniska utvecklingen tenderar också att göra bilen mer komplex. Ett exempel är de elektroniska system som byggs in i fordon, t ex för att styra förbränningen. Detta höjer kraven på kvalifikationer i utbildning och utrustning för såväl service som besiktning av fordon. Det är därför rimligt att krav ställs på kontrollsystem som byggs in i fordonets manöverdel, något som redan är vanligt för att ange sådant som oljenivå, bromsbeläggens tjocklek och belysningsfel. Man kan förvänta sig en fortsatt utökning av sådana inbyggda kontrollfunktioner. Ett exempel är det elektroniska system som ett bilföretag utrustat vissa modellvarianter med i 1993 års bilprogram. Här finns bl a avkänning av vissa utsläpp i rökgaserna.

Standardförbättringar i nytillverkade produkter kan kopplas till olika starka garantiansvar från tillverkaren och samhället kan genom lagstiftning specificera recall-regler vid brister i produkterna.

6.1.2 Teknisk utveckling - selektiv besiktning

Den tekniska utvecklingen ger fortlöpande utrymme för nya möjligheter att genomföra kontrollbesiktning av fordon. Ett aktuellt exempel är den s.k. FEAT-

tekniken (Fuel Efficiency Analyser Test; se vidare bilaga 1). Genom denna teknik mäter man idag utsläpp av kolmonoxid (CO), totalkolväten (HC) och koldioxid (CO_2). Mätprincipen bygger på att alla tre gaserna absorberar ljus inom det infraröda området. Ett instrument består av en detektor för IR-ljus, en IR-ljuskälla, en persondator samt en videokamera med tillhörande videomonitor. Inom loppet av en sekund kan instrumentet mäta utsläppen från ett enskilt fordon, identifierat utifrån dess registreringsskylt, i hastigheter upp till 100 km/h. På kort tid kan utsläpp från ett mycket stort antal fordon registreras.

FEAT-tekniken har testats i flera länder och den har särskilt aktualiserats i USA, där 1990 års "Clean Air Act Amendments" kräver datoriserad emissionsanalyser "including on-road testing devices". Det hittills mest långtgående lagförslaget som en följd av den nya amerikanska luftvårdslagen har tagits i Kalifornien ("The Hart Bill"). Avsikten är att man ska upprätta program för att identifiera och åtgärda de fordon som kraftigt överskrider gällande normvärden för avgasutsläpp.

Flera stater i USA har beslutat att använda tekniken i sina avgasbesiktningsprogram - förutom Kalifornien även Michigan, Texas, Virgina, Main och Rhode Island. I Sverige har Institutet för Vatten- och luftvårdsforskning (IVL) testat tekniken. De mätningar av avgasutsläpp som IVL gjort av fordon i normalt trafikarbete visade t ex att majoriteten av fordonen har låga utsläpp av såväl kolmonoxid som kolväten. Ca 60 % av fordonsparkens totala utsläpp kan hänföras till de 10 % "smutsigaste" fordonen i fallet CO och 20 % av fordonen i fallet HC. IVLs slutsats av studien var att om dessa bilar blev föremål för nödvändig service och/eller reparation, skulle det teoretiskt innebära att de totala utsläppen halveras i fallet CO och reduceras med 40 % i fallet HC. I IVLs studie visade 4/5 av fordonen lägre halter i avgaserna än 1 volymsprocent CO resp 0,1 volymsprocent HC.

Den svenska polisen testar nu också ny registreringsutrustning för IR-analyser av fordon i trafik. Det är i första hand hastighetsövervakningen som ska förbättras tack vare denna utrustning. Genom en bättre samordning av bilbesiktning på väg och i hall (se vidare 6.3.1), skulle denna typ av utrustning kunna utvecklas, eventuellt i kombination med den ovan nämnda FEAT-tekniken.

6.2 Utveckling av AB Svensk Bilprovnings besiktning

6.2.1 Intern konkurrens

Den centralstyrda organisationskultur som varit dominerande inom ASB sedan starten, har man försökt åtgärda sedan slutet av 1980-talet. Den kritik som då riktades mot verksamheten avsåg framför allt servicebrister som t ex alltför långa väntetider och låg förnyelsevilja.

Den externa kritiken ledde till att ADB tog fram ett internt utvecklingsprogram, som sedan dess fortsatt. Den nya organisationen som infördes den 1 juli 1988 strävar efter decentralisering av ansvar och befogenheter. Nu består organisationen av tio regioner om vardera 15-20 besiktningsstationer. Mål och resultatkrav formuleras för servicenivån, teknisk utveckling, kvalitet och ekonomi.

Ett aktuellt exempel på ASBs förändringsprogram är projektet "Nästa station". Detta startade 1990/91. Utgångspunkten är att analysera faktiska och upplevda hinder/möjligheter för en rationell produktion. Framförda förslag om ändringar av lokaler, utrustning, arbetsorganisation och teknik har bildat en plattform för fortsatt utveckling av stationsverksamheten.

Efter hand har ASBs roll som leverantör av service till fordonsägarna alltmer lyfts fram av bolaget. Därmed har ASBs företagsmässiga funktion successivt betonats och myndighetsrollen tonats ned.

6.2.2 Bolagisering

ASBs konkurrenssituation skulle kunna betonas ytterligare genom att ge de nuvarande stationerna en mer självständig ställning, t ex genom att man skapade regionbolag. Ett exempel på en sådan organisation finns i tyska TÜV. AB Svensk Bilprovning är redan idag uppdelat i (10) regioner. Dessa varierar i storlek på följande sätt:

Faktor	Minst	Störst
Omsättning (kkr):	35 763	160 373
Antal anställda:	83	348
Antal stationer:	15	24

En uppdelning av ASB i fristående bolag som ungefär motsvarar nuvarande tio regioner skulle ge ytterligare möjlighet till konkurrens och stimulera till viss inpendling över regiongränserna. Särskilt om man tillåts förhållandevis långa inställelsetider/besiktningsperioder, finns reella möjligheter för många bilägare att välja mellan två eller flera fristående besiktningsstationer. Exempel finns från andra länder på "rullande besiktningsperioder". Dessa innebär att bilen ska besiktas inom ett år från föregående besiktningstillfälle. En utökning från nuvarande fem månaders inställelsetid, skulle sålunda kunna öka konsumentens valfrihet både inom ramen för nuvarande organisationslösning och en förstärkning av konkurrensen genom att flera fristående aktörer tillåts på marknaden.

6.3 Kompletterande besiktningsformer

6.3.1 Vägkontroller

I en utredning (SOU 1992:81) som har presenteras i september 1992 har man föreslagit att besiktning av fordon genom kontroll efter väg skall öka. Det blir därmed viktigare att ha bilen i funktionsdugligt skick fortlöpande och inte bara vid *ett* årligt besiktningstillfälle. Ansvaret för detta arbete föreslås övergå från polisen och Trafiksäkerhetsverket (TSV) till polisen och ASB. Därmed förväntas en bättre samordning ske mellan besiktning på väg och de resurser som finns för besiktning i hall.

Vid en jämförelse av väg- och hallbaserad kontroll är det enligt min mening inte entydigt vilken form som är effektivast. Bilden är t ex rätt lika i Norge och Sverige när det gäller relativa antalet dödade och skadade i trafiken samt när det gäller fordonens felfrekvens. Sverige har satsat mycket på hallkontroll och litet på väg. Norge har gjort tvärtom. Den norska topografin och därmed vägsystemet gör det lättare att finna effektiva kontrollplatser, dvs sådana som "alla" fordon måste

passera. På flera sådana platser har man byggt lokaler och installerat utrustning som gör att påvägkontrollen får likheter med kontroll i hall.

Med tanke på topografi, vägnät, utbyggda nät av hallar m m i Sverige föreslår utredningen att de båda kontrollformerna kombineras. En ökad satsning av kontroll på väg t ex omfördelning av kontrollresurserna från en årgång yngre personbilar bedöms ge en positiv effekt på fordonsbeståndets genomsnittliga trafiksäkerhet och miljönivå under året. ASB har också givit uttryckt för bedömningen att samordnade resurser för hallkontroll och polisens vägkontroll bör ge rationaliserings- och kostnadsbesparingar.

Med tillgång till ASBs nuvarande databas och TSV:s bilregister kan ytterligare selekteringar av bilmärken och årgångar av fordon göras för att styra vägkontroller mot de som främst behöver besiktigas. Som framgått av avsnitt 6.1.3 understöds en sådan utveckling av ny teknik, som t ex FEAT-metoden (se 6.1.1). Omläggningen av insatser från hall- till vägbesiktning bör ge påtagliga vinster i form av minskningar av det produktionsportfall RRV pekat på som en stor indirekt kostnad. Särskilt om dessa besiktningar kan göras mer precisa genom att de riktas mot fordon som genom en automatisk trafikövervakning redan har registrerats som problemfordon.

6.3.2 Överlåtelsebesiktning

I bl a Danmark, Belgien, Frankrike och delar av Australien är eller har det till nyligen varit obligatoriskt att besikta sin bil i samband med överlåtelse av fordonet till ny ägare. Syftet bakom denna typ av besiktning är i första hand att förhindra att man handlar med fordon i dåligt skick. En avgörande nackdel med denna typ av besiktning är att fordon som inte byter ägare inte alls besiktas, oavsett ålder. En annan risk är att kontrollbesiktning som görs enbart för trafiksäkerhets- och miljöskäl, utnyttjas som ett sorts allmänt kvalitetkriterium för fordon och därmed kan misskreditera kontrollbesiktningen. Överlåtelsebesiktning får närmast ses som en enklare form av kontrollbesiktning eller "konditionstest", när t ex återkommande hallbesiktning inte förekommer. I samband med att man i Danmark nu också planerar nya besiktningsformer som en anpassning till EG, föreslår man att befintligt överlåtelsebesiktning upphör till förmån för hallbesiktning. I Frankrike har man upphört med denna besiktningsform fr o m 1992, då en rikstäckande hallbesiktning införts.

6.4 Konkurrens om besiktning i hall

Det är en generell utgångspunkt för denna utredning att ökad konkurrens ger konsumenten större valfrihet och underlag för kostnads- och prisreduktioner. Enligt SPKs bedömning är det först genom fungerande konkurrens i en bransch man totalt sett får en tillfredsställande utveckling. Konkurrens skulle därmed öka valfrihet för kunden och ge incitament för leverantören att saluföra efterfrågade tjänster och ge en optimal balans mellan pris, kvalitet och service.

När det gäller obligatoriska kontroller föreskrivna av staten begränsas valfriheten inte bara för kunden utan även för leverantören. Produkten, dvs periodicitet, innehåll etc bestäms av staten. Kvaliteten torde också bestämmas och övervakas av staten. Maxpris läggs ofta fast av staten. Servicegraden i form av öppettider, bemötande o d efter förslag från olika myndigheter (Vägverket m fl) bör dock kunna vara en konkurrensfaktor. Tävling mellan flera organisationer kan också påskynda utveckling och användning av ny teknik.

Den geografiska servicegraden kan däremot kräva speciella överväganden. Inom ASB är det ca 15 stationer som ligger inom glesbygd och inte täcker sina kostnader. Vissa stationer utanför direkt glesbygd har också otillräcklig lönsamhet. Andra frågor som kan behöva bedömas särskilt är hur ASBs nuvarande ansvar att föra samman olika myndigheters krav till fungerande besiktningsprogram ska ske. En ytterligare fråga är vem som skall utveckla och ansvara för databaser med erfarenhetsmaterial och hur denna erfarenhetsåterföring ska genomföras. Hittills har inte heller någon mer markerad prisdifferentiering gjorts i besiktningsarbetet. Möjligen finner man här att mindre frekventa besiktningar eller mer tidskrävande sådana bör belasta fordonsägaren med faktisk kostnad i större utsträckning än som sker för närvarande.

6.4.1 Fristående besiktningsstationer

Med förebild i organisationer som finns bl a i Tyskland och Belgien har jag studerat möjligheten att införa konkurrerande besiktningsorganisationer. I Tyskland finns DEKRA och TÜW som konkurrerar; i Belgien finns tio privatägda bolag. I Frankrike har i januari 1992 sex fristående nätverk för besiktning etablerats och Danmark

bereds nu förslag som innebär, att fristående besiktningsstationer ges möjlighet att etablera sig. De franska stationerna är privata. De skall ackrediteras och stå under uppsikt av ett ackrediteringsorgan under offentlig tillsyn. I Sverige kan SWEDAC utföra detta, vilket redan beslutats i samband med att verkstäder givits rätt att intyga att vissa anmärkningar ("2:or") vid bilbesiktning åtgärdats.

En organisation i Sverige som redan kan sägas vara etablerad som fristående besiktningsorganisation är Motormännens Riksförbund (M). Organisationen förfogar över ett tjugotal egna teststationer och driver testverksamhet med ca 60 anställda testare. Testpersonalen får fortlöpande fortbildning. Nuvarande kapacitet uppges till ca 20 000 tester/år. Nuvarande testkapacitet är utnyttjad till ca 50 %. De tester som utförs varirerar från 2 timmars köptest (pris 850 kr för icke medlemmar, 750 kr för medlemmar i M) till trafiktest med konditionsbetyg (400 kr). I syfte att höja effektiviteten utreder man f n M:s organisation. I detta sammanhang överväger man att bolagisera förbundet.

6.4.2 Egenbesiktning i vissa fall

En del organisationer har mycket stora innehav av fordon, t ex kommunala bolag, posten, televerket och större åkerier. För dessa organisationer motsvarar produktionsbortfall och merarbete genom extern besiktning betydande värden. Genom att tillåta ackreditering även av organisationer som brukar stora fordonsparker (men inte är fordonstillverkare eller reguljära verkstadsföretag), skulle denna typ av organisationer kunna göra stora besparingar. Man kan då tänka sig att organisationen som sådan möter de krav som ställs av SWEDAC (6.4.2) och själv kan bli ackrediterade för besiktning av den *egna* fordonsparken. Alternativ skulle personal från de ackrediterade, fristående besiktningsorganisationer som beskrivits i avsnitt 6.4.2 genom kontraktsförfarande kunna placera besiktningmän i anslutning till de fordonshallar som organisationerna har. Brukarföretagen skulle därvid kunna svara för utrustningen, medan besiktningsföretaget svarar för personal och besiktningsarbetet. (Jfr EGs begrepp "declaration of conformity, se ordförklaringarna).

6.4.3 Besiktning vid bilverkstäder

Möjligheten att utföra besiktning har, vilket tidigare framgått av den internationella översikten, i länder som England, Österrike, Japan och Holland utsträckts att gälla även ackrediterade bilverkstäder. Det innebär att reparation och besiktning av fordonet kan ske vid ett och samma tillfälle inom ramen för en organisation. En sådan organisation för besiktningsverksamheten betonar besiktningens roll som en "förstärkt" eller obligatorisk service av fordonet. Man kan säga att besiktningen hittills har byggt på ett annat synsätt i Sverige. Besiktning är t ex i det brittiska systemet tydligt inordnad i en servicekultur, medan den i Sverige tydligt varit en myndighetsutövning.

En möjlighet att utföra en mer serviceinriktad besiktning är att samordna den med det program för underhållsservice som alla biltillverkare föreskriver. "Stor underhållsservice" som nu sker med 1500-2000 mils intervall för personbilar täcker de punkter som ingår i ASBs trafiksäkerhetskontroll.

En tydlig fördel för konsumenten med en sådan ordning är att man skulle kunna samordna besiktning och service och utföra detta i ett sammanhang. En lika tydlig risk är den intressekonflikt som kan uppstå mellan konsumentens önskan om en korrekt besiktning och verkstadens reparationsambitioner. Här föreligger en risk för "överreparationer".

På samma sätt som i ovan angivna alternativ skulle ett statlig organ ansvara för ackreditering av verkstädernas resurser, kompetensutveckling och övervakning av arbetskvalitet.

Ett steg i riktning mot ökat engagemang av verkstadssektorn kan 1991 års riksdagsbeslut sägas vara. Genom detta kommer från 1993 intyg från godkänd verkstad om utförd reparation i vissa fall att ersätta ombesiktning vid ASB-station.

I bl a Tyskland och Frankrike finns också den varianten att fristående besiktningsföretag svarar för personal, men hyr in sig i verkstäder med föreskriven utrustning. På detta sätt kan man få ett högre utnyttjande av befintligt realkapital, höja tillgängligheten för konsumenten och samtidigt upprätthålla kraven på en tydlig skiljelinje mellan besiktnings- och reparationsföretag.

7 ÖVERVÄGANDEN

I detta avsnitt redovisar jag mina sammanvägda bedömningar mot bakgrund av dels utredningsdirektivens inriktning mot internationalisering respektive konkurrens, dels den information jag tagit del av under utredningens gång. Denna har i sina huvuddrag redovisats i tidigare kapitel.

Först anger jag mina främsta bedömningskriterier för att överväga nya, alternativa organisationsformer för den fortlöpande besiktningen av fordon. Mitt främsta uppdrag har varit att överväga vilka kriterier som skall gälla för företag som skall ges tillträde till marknaden. För konkurrens är emellertid även övriga marknadsvillkoren viktiga. Exempel på frågor som då behöver beröras är sådana som har effekt på besiktningens frekvens och omfattning, liksom hur besiktning i framtiden kommer att utföras. Redan nu finns t ex en förskjutning mot utökad kontroll av fordon ute i trafiken, s k vägkontroll eller "flygande besiktning". Sådan besiktning bör också kunna förfinas och för konsumenten förenklas ytterligare genom användning av ny teknik och ökad användning av diagnostiska system i fordonet, särskilt inom miljöområdet.

När det gäller direkt konkurrens mellan olika aktörer inom ramen för nuvarande stationsbaserade besiktningssystem, har jag ställt två huvudformer mot varandra: möjlighet för privata, oberoende besiktningsföretag att etablera sig samt besiktning genom företag som även utför andra uppgifter (t ex drivmedelsförsäljning och bilreparation).

7.1 Bedömningskriterier

Vilka kriterier bör en ny besiktningsorganisation möta? Jag har kommit fram till följande huvudsakliga normer som vägledning för mina överväganden. Besiktningen ska

o erbjuda skälig servicenivå för flertalet bilinnehavare och därigenom i första hand ses som en tekniskt inriktad serviceuppgift, inte primärt som en myndighetsuppgift

o tillgodose allmänhetens behov av opartiskhet/hög integritet i besiktningen

o vara anpassad till EES-avtalets kravnivåer samt strävan mot likartade system

o utföras under konkurrens i ett konkurrensneutralt system, där inträdeskostnaden inte är högre än att det är rimligt för nya aktörer att etablera sig

o säkerställa erfarenhetsdata som underlag för samhällets och andras bedömningar av åtgärder som främjar en positiv utveckling av trafiksäkerhet och miljö

7.2 Konsumenters och producenters syn på besiktningen

Konkurrens på en marknad har betydelse både för konsumenter, producenter och samhällets allmänna funktionssätt. För konsumenter ska konkurrensen säkerställa ett tryck på pris-/produktivitetsutveckling och stimulera till användning av ny teknik och en god servicenivå (öppethållande, bemötande, fysisk tillgänglighet).

Jag utgår i mina resonemang från att ägaren (konsumenten) har det primära ansvaret för sitt fordon, inte samhället. Det förefaller mig därför rimligt att i första hand utgå från konsumentens krav på en väl fungerande kontrollbesiktning. Jag har inte från konsumenthåll funnit någon aktuell och uttrycklig kritik av den ordning på vilken vi i Sverige hittills bedrivit kontrollbesiktning av fordon. Av detta skäl finns heller knappast någon anledning att överge nuvarande besiktningsorganisation, som i många fall fungerat som ett positivt exempel i det internationella arbetet på att höja trafiksäkerhet och minska fordonens miljöpåverkan.

Man bör å andra sidan inte utesluta möjligheten av en "tyst kritik" mot obligatorier, särskilt när dessa som här organiserats som monopol med myndighetsfunktioner. Insatser för den enskilde att påverka i sådana fall kan upplevas som starkt begränsade, vilket kan göra att man avstår från att diskutera alternativa insatser.

Allmänhetens syn på besiktningsformerna måste också ses i relation till hur man värderar andra aktörer på marknaden. Den kan t ex ses som en indirekt kritik av verkstädernas reparationsinsatser i Sverige.

I mina direktiv anges, att jag ska "belysa hur opartiskhet och integritetsfrågor kan säkerställas i en framtida besiktningsverksamhet". Det är sålunda ett fortsatt

önskemål från samhällets sida att så långt möjligt erbjuda en bilbesiktning som stärker konsumentens ställning som en svag part vid bedömning av bilar, eftersom dessa blir alltmer tekniskt komplicerade och svarar för en betydande andel av hushållens ekonomi.

Den europeiska form av auktorisation genom ackreditering som nu utvidgas inom flera provnings- och besiktningsområden kan ses inte bara som ett sätt att etablera kvalitetssäkring utan också som en strävan efter objektivitet (balans) i bedömningen. I detta avseende bidrar ackrediteringen till konsumenternas integritetsskydd.

Hur man stärker konsumentens ställning kan emellertid diskuteras. Olika insatser kan behöva vägas mot varandra, t ex krav på tjänste- och serviceutveckling mot säkerhetsbedömningar. Valet av insatser måste bedömas mot de alternativ som finns. Konsumentens intresse av att minska antalet enskilda besök vid olika serviceanläggningar kan t ex tillgodoses genom att fristående besiktningsföretag ges möjlighet att etableras i anslutning till (separata) verkstäder. Erfarenheter från Tyskland visar att denna kombination föredras av en stor andel bilkonsumenter.

Den uttalade kritik jag under utredningen funnit mot AB Svensk Bilprovnings monopol har kommit från bilbranschen, främst märkesverkstäder och biltillverkare. MRF har i en intern utredning bedömt att mellan 200 - 400 av deras medlemmar har kompetens och kapacitet att ta sig an bilbesiktning i sina nuvarande former. Från dessa producenters synpunkt ger konkurrens möjligheter för företag att tävla om denna marknads intäkter. Den svenska bilbranschen omsätter ca 100 Mdr kr/år, varav utgifter för inköp av nya och begagnade bilar svarar för ca 80 % och resterande 20 % är utgifter för reparationer. Den totala kostnaden för hushållens bilinnehav är genomsnittligt mindre än en tiondel av konsumtionsbudgeten. Den direkta kostnaden för den årliga bilbesiktningen utgör vidare mindre än 1 % av denna driftskostnad. Den direkta besiktningskostnaden är sålunda överkomlig för de flesta hushåll. Till denna kostnad kommer för den enskilde eventuellt inkomstbortfall i samband med besiktningen och rena tidsförluster. För innehavare av tunga fordon är denna alternativa kostnad den relevanta. Ekonomiskt är troligen bilbesiktning idag mer intressant som marknadspotential för serviceföretag inom bilbranschen än som kostnad för konsumenten. Den mycket rigorösa besiktningsverksamheten i Japan, som jag redogjort för, visar emellertid att kravnivån för besiktning av starka intressenter kan drivas upp och bli mycket kännbar för fordonsägarna (se avsnitt 5.4).

En organisation i en monopolsituation är knappast någon garanti för opartiskhet, oavsett ägarsituationen. En monopolorganisation som svarar för en obligatorisk kontroll som t ex ASB gör, tenderar att få en stark ställning inte bara gentemot kunden utan också genom den kompetens man samtidigt kommer att besitta. Möjligheten att ompröva besiktningsprogram och besiktningsfrekvens kan därigenom försvåras. Utveckling av verksamheten fördröjs därmed.

En motsatt oroande tendens när det gäller att värna om en för konsumenten fungerande konkurrens är här den ökande koncentrationen av bilservice till märkesverkstäderna. Denna utveckling beror sannolikt på bilarnas allt mer komplicerade tekniska innehåll. Risken är att en övergång från det provningsmonopol som ASB har efter hand skulle kunna övergå till ett rent tekniskt monopol för märkesverkstäderna, om dessa även skulle svara för besiktningarna. I ett sådant perspektiv bidrar blotta existensen av fristående besiktningsorganisationer till en bättre fungerande konkurrens genom att skapa balanserande information (konsumentupplysning) om vagnparken.

7.3 Samhällseffekterna och erfarenhetsåterföring

För samhället är den totala kostnaden för bilbesiktning emellertid stor - drygt 900 Mkr år 1991. Som RRV påpekat tillkommer sammantaget för hela fordonsägarkollektivet ett icke obetydligt produktionsbortfall. RRV beräknade de indirekta kostnaderna till ungefär samma belopp som de direkta avgifterna.

RRV har i sina kalkyler räknat fram en samhällsekonomisk vinst av besiktningsarbetet. Denna kalkyl säger dock inget om vinster av alternativa, effektivare besiktningsformer. Bilbesiktningens samhällsintäkter i form av ett minskat antal olyckor, mildrade olyckskonsekvenser och minskad miljöförstörelse finner man inte heller vara otvetydiga. Som framgår av den internationella översikten i kapitel 5 och av bilaga 2 varierar också formen för och omfattning av bilbesiktning mycket mellan olika länder. För att få fram samhällsintäkter behöver man koppla samman ASBs direkta produktionsresultat med effekterna på fordonspark, trafiksäkerhet och miljö.

Om man granskar ASBs produktionsstatistik för 1991 framgår att summan av alla provade personbilar yngre än 4 år har en frekvens för föreläggande av ny besiktning

(ombesiktning) som understiger 9%. För 5 år gamla personbilar är frekvensen 14,2 % och för 6 år gamla personbilar 18,1 %. För 3 år gamla bilar är frekvensen endast 3,9 %. Av bilar som är 10 år eller äldre har 0,1 % fått körförbud. Totalt utfärdas ca 2000 körförbud per år. Vissa typer av anmärkningar leder till s k endagsföreläggandenden, där fordonsägaren ges möjlighet att köra bilen till verkstad för åtgärd. Ca 9000 sådana åtgärder vidtas årligen enligt uppgifter från ASB.

Då den omfattande produktionsstatistik som ASB redovisar inte bygger på en enhetlig bas, kan tyvärr inte en traditionell analys göras av det statistiska materialet - att t ex jämföra relativa frekvenser med varandra. Slutsatserna har därför dragits mera översiktligt. När det gäller arten av anmärkningar i besiktningen av personbilar kan man dock konstatera, att av alla bilar som blivit föremål för besiktning under 1991 har

- 25 % en eller flera anmärkningar på kommunikationssystem (vindrutetorkare, strålkastare m m)
- 24 % en eller flera anmärkningar på bromssystem
- 19 % en eller flera anmärkningar på avgassystem, avgasrening m m

Vissa funktionskontroller är svåra att utföra för den enskilde fordonsägaren, där speciell utrustning krävs för kontroll. Andra kontroller berör funktioner som bilägaren själv bör kontrollera med tät frekvens (exempelvis vindrutetorkare, strålkastare m m). I takt med bilarnas tekniska utveckling kommer allt fler av dessa funktioner att kontrolleras via indikatorer på instrument i bilens kupé, vilket gör att även de funktioner som tidigare varit krångliga att kontrollera omedelbart kan konstateras av bilföraren själv. Av det statistiska materialet att döma ägnas idag stort utrymme vid besiktningen åt funktioner som primärt fordonsföraren själv har att kontrollera och åtgärda och som även med enkla medel är möjligt att upprätthålla.

Av SCBs statistik framgår att bilarnas livslängd efter hand ökat. År 1980 var 29 % av bilarna över 10 år gamla och 11 % minst 15 år gamla. Tio år senare hade andelen bilar över 10 år gamla ökat till 37 % och 16 % var minst 15 år. Denna förbättrade livslängd är internationellt hög. Den beror sannolikt på både förbättrad kvalitet och förbättrat underhåll, t ex när det gäller rostskydd. Den återkommande kontrollbesiktningen spelar här en roll lika väl som annan regelbunden service.

Besiktningen bidrar sålunda sannolikt till fordonsparkens ökande livslängd, vilket i RRVs undersökning också framhållits som den entydigt positiva effekten av den återkommande besiktningen. ASBs produktionsresultat som monopolföretag är

emellertid i princip endast motiverat av att man kan koppla dem till samhällets syfte med fordonsbesiktningen, nämligen att förbättra trafiksäkerhet och miljö. Antalet bilar i trafik fördubblades nästan från 1965 till 1985 och uppgår nu till ca 4 miljoner. Antalet polisanmälda trafikskadade är sedan början av 1970-talet förhållandevis konstant (ca 15000/år), medan antalet trafikdödade långsamt sjunkit under samma period från ca 1250/år till ca 750/år. Utsläppen av kväveoxider, koloxid, kolväten och bly har successivt minskat, särskilt markerat efter mitten av 1980-talet efter införande av katalysator. Blyföroreningar från bilar är nu ett mindre problem.

Det framgår också tydligt av ASBs besiktningsstatistik att bilarnas brister varierar. En förbättrad statistisk analys och användning skulle kunna bana väg för mer selektiva besiktningskrav riktade mot de fordon, årsmodeller etc där man kan förvänta sig att förbättringar av service skulle bäst effekt med avseende på trafiksäkerhets- och miljömål. Kombinationen av registrering och besiktning efter väg och selektiva inkallelser av fordon som har förhöjda värden, skulle kunna ge större kostnadseffektivitet i besiktningen/förbättrade besiktningsresultat. Det är uppenbart, att den databas som redan finns om den svenska bilparken, är en viktig tillgång, som bör vidareutvecklas. Internationellt tycks man nu på flera håll i färd med att bygga upp sådana register som sedan länge funnits i Sverige på fordonsområdet.

7.4 Besiktningsprogrammet - marknadsvillkoren

Avsikten med denna utredning är inte att väga samhällets eller enskildas uppoffringar mot den nytta bilprovningen gör för att förbättra trafiksäkerhet och miljö. Syftet är att se hur en fungerande konkurrens kan stimuleras för att därigenom förbättra produktiviteten och service. Detta är emellertid inte enbart en fråga som begränsas till strikt organisatoriska ställningstaganden. En marknad fungerar bättre om arbetsvillkoren är väl kända och stabila. Frågor om besiktningens omfattning och besiktningsfrekvens - dvs sådant som påverkar de långsiktiga kostnads- och intäktsmöjligheterna - är därför centrala för det företag som överväger att etablera sig på den svenska besiktningsmarknaden. Det är uppenbart, att denna fråga omfattar en rad förhållanden t ex

- påverkan på fordonets utformning/utrustning
- alternativa och alltmer selektiva sätt att besikta bilar
- möjligheten att dela upp besiktningsarbetet, t ex med hänsyn till fordonets ålder och typ av fordon

Hur mycket av de bokförda förbättringarna i trafiksäkerhet och minskade miljöföroreningar kan gottskrivas den årliga bilprovningen? Väg- och Trafikinstitutet och andra fristående organ bedömer t ex att den dominerande delen av trafikolyckorna beror på missgrepp av föraren, en relativt stor andel beror på vägfel och endast en mindre del är beroende av direkta fel på fordonet. Liknande bedömningar har gjorts i Norge och Danmark, som inte haft obligatorisk bilprovning vid stationära anläggningar utan mer förlitat sig till vägkontroller. När det gäller effekter som uppnås på miljöområdet torde dessa i första hand vara kopplade till den utrustning som finns i bilen redan vid leverans och i andra hand till reparationer av befintlig utrustning. I utredningen har jag också pekat på de möjligheter som finns till effektivisering genom att använda ny teknik, t ex FEAT-tekniken (se avsnitt 6.1.2 och bilaga 5). Kostnaden för FEAT-utrustning beräknas också kunna sänkas högst väsentligt från nuvarande 0,5 milj./station vid en reguljär användning. De möjligheter till förbättrad miljöövervakning som borde finnas om man utvecklar tekniken till fasta, automatiserade anläggningar, borde inspirera till fortsatta FoU-insatser. Besiktning för säkerhet och besiktning för miljö behöver inte vara kopplade till varandra. Generellt borde stimulansen att använda sådan ny teknik ökas, eftersom samhällsvinsterna vid färre obligatoriska fordonsinställelser kan bli stora. Ansvaret att driva denna utveckling har de sektorsmyndigheter som svarar för bilbesiktningens föreskrifter.

Av ovanstående och den allmänt förekommande - men inte belagda - bedömningen att ca 5 % av trafikolyckorna beror på tekniska fel, kan man dra slutsatsen att den direkta påverkan på trafiksäkerhetsdetaljer i kontrollverksamheten är förhållandevis begränsad. Vid en växande fordonspark berör de tekniska felen naturligtvis ett ökande antal bilar. Man kan dock tycka att besiktningsarbetet också borde minska den relativa olycksandelen för tekniska fel.

Mot detta resonemang kan man anföra att det är möjligt att den årliga bilprovningen har en förebyggande effekt, som innebär att bilägarna bättre förvaltar sina bilar och höjer deras vägvärdighet. Detta är dock en spekulativ bedömning, som inte förts fram i någon vetenskaplig undersökning. Detsamma gäller dock tyvärr också motsatsen. Det är känt att en stor del av de privata bilägarna servar sina fordon före bilprovningen, vilket säkerligen också påverkar resultatet av besiktningen. Det är ju uppenbart, att underhåll av bilar till överväganden delen är ett egenintresse för flertalet bilägare.

Mycket tyder på att det är själva förekomsten av ett *system i sig* som är viktig när det gäller den tekniska funktionssäkerheten. Därigenom säkerställer man att *alla* fordon får en rimlig funktionskontroll. Det finns alltid en risk att konkreta och mätbara faktorer lyfts fram på bekostnad av mer svårhanterliga, även om dessa egentligen bedöms som mer relevanta för slutresultatet. Därmed också sagt att lika väl som det finns en risk att överbetona teknisk bilprovning som inslag i trafiksäkerhetsarbetet, finns det en risk att ensidigt överbetona enskilda inslag i besiktningsprogrammen. Jämförelser med de erfarenheter som vunnits i Norge, Tyskland, Franrike, Holland och England pekar på detta.

7.5 Alternativa och differentierade besiktningsformer

Det finns naturligtvis alltid anledning att ingående granska och ompröva besiktningssystemens effektivitet. Inte minst eftersom samhället ålägger fordonsägare kontrollbesiktningen som ett obligatorium, bl a med tanke på de skador bristfälliga fordon kan åstadkomma på tredje man. Omprövning av besiktningssystemet bör därför gälla såväl periodicitet, programmens omfattning som arbetsformer. Inte minst behöver naturligtvis omprövningar ske mot bakgrund av de strävanden som finns att underlätta det internationella samarbetet, vilket leder till insatser för att harmonisera verksamheter även inom kontroll- och provningsområdet.

Typbesiktningar, registreringsbesiktningar och andra speciella åtgärder kommer även i fortsättningen att ställa stora krav på särskild utrustning och kompetens. Dessutom kommer i fortsättningen biltillverkarna att kunna välja att göra denna typ av besiktning i vilket europeiskt land man önskar, eftersom reglerna blir desamma genom EES-avtalet och länderna förbinder sig att acceptera typgodkännande genomförd i andra länder. Omfattningen av sådant arbete är f n begränsat i Sverige och kan av resursskäl förväntas koncentreras till en organisation. Inom ASB-koncernen genomförs besiktningen genom den särskilda enheten i Solberga. Ingenting hindrar emellertid att även andra fristående organisationer (se nedan) ansöker om att få bli s k notified body och ackrediteras för sådan verksamhet. Det är knappast rimligt att biltillverkarna själva ska kunna typgodkänna sina egna fordon, varför jag utgår från att de organisationer som ger sig in på denna marknad genom ägande eller på annat sätt är helt fristående från tillverkarintressen.

Fordonens tekniska innehåll har successivt blivit mer komplext. Behovet av kvalificerad kvalitetskontroll kan därför både förväntas stiga och bli mer riktad mot vissa brister. Säkerhetssystemen med kontrollfunktioner måste i allt större utsträckning byggas in i fordonets konstruktion. Föraren skulle därmed genom varningslampor o.dyl. i ökad utsträckning få information om service- och reparationsbehov.

När det gäller möjligheten att utveckla en mer selektiv, relevansinriktad besiktning kan IVLs slutsatser av de hittills utförda studierna med FEAT-teknik tjänat som exempel (se vidare bilaga 5):

- På väg svarar en minoritet högemitterande fordon ("gross polluters") för huvuddelen av de totala utsläppen (dokumenterat vad avser CO och HC) från trafiken, medan en majoritet fordon har mycket låga utsläpp med proportionellt liten betydelse för de samlade utsläppen samt för lokal luftkvalitet.

- I grova drag en bil av tio på vägarna är "gross polluter" oavsett om obligatorisk och periodisk avgaskontroll förekommer eller inte.

- Orsaken till att ett fordon uppträder som "gross polluter" är oftast bristande underhåll och/eller medveten manipulation med avgasreningssystemet ("tampering").

Man kan bl a mot bakgrund av IVLs slutsatser ovan förvänta sig en fortsatt diskussion om hur ofta olika typer av fordon behöver besiktas och vilken metod som bör användas för olika typer av fordonsproblem. Tack vare goda dataregister över fordonsinnehav och fordonsstatistik skulle selektiva inkallanden av fordon kunna ske. När felen uppträder för större grupper av viss årsmodell eller visst märke, kan också strikta recall-regler användas av samhället. Övervakning och ett sådant bemyndigande kan ges sektorsmyndigheter för trafiksäkerhet och miljö. Det är därför rimligt att det ombildade Trafiksäkerhetsverket (i framtiden Vägverket) ges ett entydigt ansvar för Bilregistrets drift och utveckling, vilket även inkluderar ASBs nuvarande databas.

En möjlighet är också att dela upp besiktningsarbete i A-, B- och C-kontroller med olika omfattning och krav på utrustning. Beroende på hur krävande själva kontrollen är när det gäller utrustning och besiktningsmannens kompetens, bör man kunna överväga olika typer av licens/auktorisation för att få utföra dessa. Detta förutsätter dock att möjligheter till en sådan uppdelning kan ske inom ramen för gällande EG-

direktiv eller att Sverige i vissa situationer anser sig vilja ha strängare regler än EG, som hittills format sina normer i termer av "minimidirektiv".

En uppdelning i A-, B- och C-kontroller skulle också kunna underlätta för personer i glesbygd att i vissa lägen finna lämplig besiktningsstation. I viss utsträckning har ASB differentierat sina besiktningar idag, men kreativiteten och vilja till differentiering kan säkerligen öka. Ju enklare kontroll, desto fler företag ges också möjlighet att delta. Detta skulle kunna innbära att t ex bensinföretag kunde delta i vissa besiktningar, medan mer avancerade krävde utrustning vid märkesverkstad. En närmare analys av differentieringar mellan trafiksäkerhets- och miljöbesiktning skulle kunna öppnad sådana möjligheter, liksom differentiering av besiktning med avseende på fordonstyp och användningssätt.

När det gäller besiktningsmomenten är det framför allt bromsprov som kräver mer betydande utrustning. Idag tillämpas ett system med s k rullprovare. Annan teknik finns, men här tvistar man om mätnoggrannheten. Det är emellertid uppenbart, att en alternativ teknik skulle sänka investeringskostnaden för en besiktningsstation och därmed underlätta inträde på marknaden för nya aktörer. Här ligger ett tungt ansvar på de myndigheter som utfärdar föreskrifter för bilbesiktningen. De tio kravställande myndigheterna måste självfallet noga överväga vilken precision som man önskar vid olika funktionskontroller av fordon. Från konsumentsynpunkt är detta arbete mer intressant än den rent tekniska precisionen.

Den nyligen framlagda utredningen om s k flygande besiktning i trafiken, föreslår en omfördelning från hall- till förmån för vägbesiktning. Jag delar uppfattningen att det är rimligt att minska kraven på obligatorisk hallbesiktning, om resurserna för vägkontroller ökar. Lägger man till detta ökade krav på inbyggda kontroller för miljökomponenter och vidareutvecklar den teknik för övervakning av avgasutsläpp som nu införs i USA och som testats i Sverige, ökar möjligheterna ytterligare för en utglesning av obligatorisk besiktning. Den majoritet fordon som nu går igenom besiktningen utan allvarligare anmärkning pekar på stora potentiella vinster genom förbättrad teknik och uppföljning riktad mot "problemfordon".

I samma riktning pekar också de allmänna bedömningar man gör i branschen att mellan 5-10 % av trafikolyckorna beror på tekniska fel och att denna siffra varit förehållandevis konstant sedan ASBs tillkomst. Den norska TØI-rapporten pekar i samma riktning, även om man bör ta dessa bedömningar med försiktighet. Härtill

kommer dock de krav man på politisk väg kan besluta om när det gäller produkternas utformning (t ex galvanisering, kollisionsskydd, inbyggda kontroller med varningssystem etc).

Fördelen med kontroll på väg i relativt stor omfattning är att föraren/ägarens ambition att hålla fordonet i acceptabelt skick hela året torde öka. Kontroll på väg ger även viss möjlighet till ett selektivt urval.

Nackdelarna med kontroll på väg är att möjligheten att upptäcka fel/brister är mindre (enligt en norsk undersökning upptäcks bara hälften av de fel som upptäcks vid kontroll i hall) trots att kostnaderna är förhållandevis höga. Enligt RRV är kontrollorganisationen 2 à 3 gånger så dyr som kontroll i hall. ASBs bedömning är att det dock finns goda möjligheter att effektivisera denna kontrollform och därmed sänka kostnaderna. Till detta kommer förarens m fl kostnader för de oplanerade uppehållen längs vägen.

Fördelarna med kontroll i hall är att flertalet fel och brister kan upptäckas trots relativt kort kontrolltid. Orsaken är en vältränad och erfaren personal med tillgång till specialutrustning i lokaler särskilt anpassade för besiktning.

Nackdelen med en årlig kontroll i hall är att ägaren/föraren inte känner kravet att underhålla fordonet kontinuerligt utan bara i anslutning till besiktningstillfället.

Min slutsats av detta är dels att besiktning i hall successivt kommer att få en mindre betydelse än den hittills haft för personbilar, motorcyklar, släp o dyl. Istället för att inrikta sig mot alla fordon kommer man att söka ökad effektivitet genom att finna de fordon/fordonsgrupper som utgör de största problemen eller där åtgärder ger största samhällseffekterna. Till denna grupp hör t ex fordon som har hög årlig körsträcka som taxi och åkerifordon. Särskilt viktiga ur trafiksäkerhetssynvinkel är tunga fordon.

På grund av den höga frekvens av tunga fordon som blandas med övrig trafik på landets vägar och den höga belastning som finns på dessa fordon, måste särskilda krav ställas på dessa. Detta gäller speciellt funktioner som bromsar, styrinrättning, hjullager o dyl. Det är enligt min mening rimligt att ställa högre krav på besiktningsfrekvens, utrustning och personalkompetens när det gäller kontroll av de tunga fordonen, eftersom man har en hög trafikfrekvens och utsätts för hög belastning. Då den yrkesmässiga trafiken arbetar under andra förutsättningar än den privata är det också rimligt att noggranna kontroller ingår som en naturlig del i den

produktion som transportföretagen genomför. En kontinuerlig kontroll kan där antas vara en medveten del av god driftekonomi. Det är inte heller lika nödvändigt att upprätthålla en lika stor täthet på auktoriserade besiktningsorter som möjligen kan hävdas för privata fordon.

För tunga fordon (> 3,5 ton) utgår jag ifrån att besiktningsfrekvensen behålls i nuvarande omfattning. Däremot bör man kunna forma ett system som innebär att besiktningsföretag genomför besiktning av fordon där transportföretaget har sin vagnpark för att därigenom minska kundens kostnader. Den kostnadskrävande utrustningen för bromsprov är vanlig förutom hos ASB även hos märkesverkstäder och transportföretag. Särskilda test av bromsarnas tillförlitlighet kan behöva göras oftare än föreskrivet (en gång/år), vilket kräver tillgång till utrustning utanför ASB. I de fall godkänd bromsprovutrustning finns hos annan än ASB bör en aukoriserad besiktningsman kunna svara även för obligatorisk kontrollbesiktning. Möjligheten att köpa tjänsten vid annan tidpunkt än vid den obligatoriska hos ASB finns även idag, men används i begränsad omfattning.

Beslutet att låta verkstadsintyg av vissa anmärkningar vid besiktning (s k "2:or") ersätta ombesiktning, skapar nya förutsättningar för investeringar i bromsanläggningar inom verkstadsbranschen. Dels kommer de godkända bromsprovutrustningar som redan idag finns utanför ASB att utnyttjas bättre, dels kommer sannolikt antalet kvalificerade bromsutrustningar att öka ute hos transport- och verkstadsföretag. Enligt uppgift från verkstäder kostar en utrustning för bromsprovning ca 600 kkr, vilket förutsätter ett hög kapacitetsutnyttjande av utrustningen för att den ska kunna motiveras.

EGs minimiregler för kontrollbesiktning av personbilar innebär att man besiktar fordonet första gången det fjärde året och därefter vartannat år till dess bilen är tio år. Därefter sker besiktning varje år. De svenska bestämmelserna är sålunda hårdare än dessa minimiregler, vad gäller besiktningsperiodicitet. Ett giltigt skäl att påbörja den svenska besiktningen av personbilar redan efter det andra året har varit de garantiåtaganden som finns för katalysatorjustering. Under utredningen har jag av intressenter inom besiktningsföretag ofta mött krav på allt striktare besiktningsscheman, medan andra bedömare pekar på bristen på bevis för höjda effekter av en uppdriven kravnivå. Snarare pekar man på andra faktorer bakom olyckor, vagnparkens standardförbättring och betydelsen av en återkommande service. Det är också min bedömning att besiktningen har sin främsta roll som "obligatoriskt servicesystem".

I mitt internationella material har endast Färöarna större krav på besiktningsfrekvens än Sverige. FNs statistik över antalet trafikolyckor per 100 000 fordon visar visserligen att Sverige har de näst bästa siffrorna (19,6 år 1990). Detta är samtidigt inte så mycket bättre än i Holland (22,8), där man besiktar först efter det 4:e året och sedan varje år eller Italien (22,3), där man besiktar första gången efter 2:a året och därefter vart femte. Norge som i princip endast haft vägbesiktning har de tre senaste åren haft den lägsta siffran (17,2 år 1990).

Som jag tidigare nämnt är det viktigt för företag som vill betablera sig på den svenska besiktningsmarknaden att man vet vilka villkor som kommer att gälla under överskådlig tid. Jag har utgått ifrån att Sverige här kommer att närma sig EGs miniregler för besiktning i hall. För personbilar som används privat i Sverige skulle detta innebära att man överväger en besiktning först det fjärde året och därefter vartannat år fram till dess fordonet är 10 år. Denna utveckling anser jag sannolik främst mot bakgrund av att vägbesiktning kommer att bedömas som mer kostnaddseffektiv, särskilt om bilarnas diagnossystem utvecklas och man finner former för automatiserad trafikövervakning för t ex miljöutsläpp. ASB har också i oktober i år föreslagit ett steg i riktning mot glesare hallbesiktningar genom att argumentera för att den första besiktningen ska ske efter det 3:e året och den andra efter det 5:e året samt därefter varje år. Ett skäl för detta är katalysatorernas kvalitetsförbättringar. För att stimulera biltillverkare till konsumentvänliga fabriksgarantier, skulle man också kunna tänka sig ett system där märkesverkstaden kunde svara för dessa kontroller till dess garantitiden gått ut. Denna kontroll borde dock kunna ske på annat sätt och lösas civilrättsligt.

7.6 Internationaliseringen

Regeringen har genom sin s.k. EES-proposition i maj 1992 (1991/92:170) lagt förslag som jag utgått ifrån i mina överväganden. Där föreslås att en anpassning av svenska kontrollordningar till EES-rätten skall ske när det är möjligt och att öppna system med anmälda organ tillämpas. Både offentliga och enskilda organ som uppfyller kraven på kompetens skall kunna medverka inom systemet och konkurrera om uppdragen.

När det gäller förhandskontrollen av produkter som omfattas av direktiv medför EES-avtalet enligt regeringens uppfattning att riksprovplatssystemet behöver ersättas med ett system med anmälda organ. Enligt EG:s nya ordning ersätter privaträttsliga certifieringar tidigare myndighetsbeslut om godkännanden. Enligt de av riksdagen antagna riktlinjerna skall det nya svenska systemet vara öppet för offentliga och enskilda organ, som visat att de uppfyller kompetenskraven.

De anmälda organen utför sina uppgifter på uppragsbasis och bör normalt få fastställa priserna på sina tjänster själva. Endast undantagsvis, om det bedöms att konkurrenssituationen är otillfredsställande, anser man att det firms skäl att från statens sida gå in och styra prissättningen för vissa tjänster. Lagen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om anmälda organ.

Det EES-avtal som Sverige undertecknat ger bindningar när det gäller vissa minimikrav på den återkommande provningen av bilar i drift, när det gäller omfattning och frekvens. En personbil ska provas första gången senast det fjärde året efter det den tagits i bruk och därefter minst vartannat år. För tunga fordon gäller att de ska provas redan efter det första året och därefter varje år. Själva provningsprogrammen regleras endast i grova drag av EG, liksom valet av organisationsform.

Det ligger också inom ramen för den s k europaharmoniseringen att låta provningsverksamhet som sådan övergå från myndigheter till att låta denna ske på en marknad. Därmed ser man i det europeiska integreringsperspektivet provningen mer som en teknisk uppgift än som ett samhällsåtagande för myndigheter. Det blir samhällets uppgift att ange kraven på olika produkters funktionsduglighet, men det är tillverkarens ansvar att se till att produkterna möter dessa krav vid leverans och det är konsumentens uppgift att se till att kraven på säkerhet och miljö uppfylls även under den tid man brukar produkten. Besiktning och reparation ska ske under betryggande former, vilket inte nödvändigtvis innebär att de ska ske i myndighetsregi. Ett sådant utesluts dock inte. Tillverkarens garantiåtaganden samt ägarnas fortlöpande service av produkten är emellertid grunden för ett fungerande system.

Bilinnehavaren har f n en inställelseperiod för kontrollbesiktning som omfattar fem månader. Inom de tre första sker besiktning till en taxa, som höjs följande två månader. En utökning av inställelsetiden skulle göra det möjligt för bilister som rör

sig mellan skilda regioner att välja mellan besiktningsstationer i större utsträckning än idag. System för s k "rullande besiktningsperioder" tillämpas med framgång i andra länder. Detta innebär att ny kontrollbesiktning av fordonet alltid ska ske inom ett år efter senaste besiktning.

För fordon med lång årlig körsträcka, är det rimligt att anta att man någon gång under inställelsetiden för besiktning, kommer att befinna sig i närheten av en besiktningsstation och därmed kan kontrollera bilen. Man kan här också tänka sig att utöka inställelsetiden ytterligare för att underlätta för glesbygdsbor att göra sin besiktning.

Av det som hittills sagts framgår att förändringar i systemet bör leda i riktning mot väsentliga förbättringar för enskilda bilägare genom färre kontrolltillfällen och möjligheter att göra besiktning i flera organisationer. Även om jag inte återkommer till dessa frågor i mina förslag är det från min synpunkt viktigt att peka på sambanden mellan dessa "marknadsvillkor", eftersom i de ingår i sådana faktorer som påverkar de etableringsbeslut besiktningsföretag överväger.

7.7 Opartiskhet och konsumentinflytande

Som huvudregel föreslår regeringen att de organ som önskar bli anmälda för medverkan i kontrollförfaranden under EG-direktiv skall kunna uppvisa att de uppfyller kraven i tillämlig standard i EN 45 000-serien. Därjämte skall de uppfylla de särskilda krav som följer av resp. direktiv. Kompetenta organ skall påräkna att bli anmälda och därmed kunna konkurrera om uppdragen. En förutsättning för en sådan ordning är dock att organens kompetens och trovärdighet har blivit oberoende prövad och fastställd. Detta är viktigt för att få allmänhetens förtroende för systemet. Det är vidare väsentligt av konkurrensskäl att kraven tillämpas lika för alla organ oberoende av om de är statliga eller enskilda. Det är därför nödvändigt att lägga fast så tydliga och klara kritierier som möjligt.

Det är enligt regeringen en statlig uppgift att se till att endast organ som i alla avseenden uppfyller kraven blir anmälda. I Sverige föreslås styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC) få uppgiften att efter samråd med berörda sektorsmyndigheter bedöma om organ som önskar bli anmälda uppfyller kraven för

detta. SWEDAC får dock inte ensamrätt på denna uppgift utan det är möjligt även för andra organisationer att etablera sig som ackrediteringsorgan. EG-kommissionen ser ackreditering som en nationell angelägenhet där varje land bör svara för riktigheten av sina ackrediteringar. Någon form av auktorisation tycks vanlig i olika länder även om graden av formalisering kan variera. I mina kontakter visade England upp en förhållandevis tät extern kontroll av besiktningsföretag, medan man i Tyskland och Frankrike snarare litade till företagens internkontroll (enligt i förväg överenskomna arbetsordningar för information och utbidlning).

Regeringen har föreslagit att det nuvarande riksprovplatssystemet avvecklas till förmån för öppna system. För avvecklingen svarar i första hand respektive sektorsansvariga organ. Inriktningen är att den genomförs till den 1 januari 1994. I samband med denna förändring bör enligt regeringen det också övervägas huruvida kontrollen med bibehållan krav på säkerhet kan ske i enklare former som bättre ansluter till de kontrollförfaranden som tillämpas inom EG, såsom t ex tillverkardeklaration eller övervakad egenkontroll. I de fall då kontrollordningar bedöms kräva medverkan av tredjepartsorgan torde det ligga närmast till hands att utnyttja systemet med ackrediterade organ.

Det har under utrednings gång förts fram kritiska synpunkter på konsumentens bristande möjligheter att överklaga en besiktning av sin bil. Sådan möjlighet finns visserligen och ett flertal mindre tvister löses mellan fordonsägare och ASB i samband med besiktningen. Påfallande få fall kan emellertid uppvisas under de nära 30 år som ASB funnits, när det gäller situationer där man haft i grunden olika uppfattningar. Skälet till detta är troligen att proceduren att vid en olöst konflikt mellan kund och ASB, fordonsägaren fått vända sig till justitiekanslern bedöms som alltför krånglig och man finner sig inte ha stor möjlighet som enskild att få rättelse gentemot en myndighet.

För att förbättra konsumentens/bilägarens säkerhet har man från bilbranschen tidigare fört fram föreslaget att en särskild reklamationsnämnd inrättas. Med ombildning av den nuvarande besiktningsorganisationen på det sätt jag föreslår blir det klart att man på sedvanligt sätt kan ge Allmänna Reklamationsnämnden (ARN) ett uttryckligt mandat att handlägga tvister om priser och service. När det gäller tekniska tvister föreslår jag att man i första hand bör vända sig till den sektoransvariga myndigheten. Möjligheten att vända sig till ARN bör tydligt anges på provningsprotokollet. För de konsumenter som inte är nöjda med besiktningen bör

dessa förslag innebära avsevärda förbättringar i jämförelse med den nuvarande ordningen.

7.8 Fristående eller integrerade besiktningsföretag

Min huvuduppgift har varit att presentera ett förslag till organisation för återkommande besiktning som ger konkurrens på bilprovningsmarknaden. Jag har därvid i princip övervägt två huvudalternativ: (1) fristående besiktningsstationer samt (2) integrerade serviceföretag som kan genomföra såväl besiktning som reparation av fordon.

Det är tänkbart med flera varianter av det första alternativet. En möjlighet är t ex att använda fria besiktningsföretagare som knyts till ett sammanhållande nätverk i ett franchisingsystem, med förebild i Tyskland och Frankrike. Man kan också tänka sig att besiktningsmän i fristående besiktningsföretag besöker företag med stora fordonsparker (t ex åkerier) och utför besiktningarna där, vilket sker t ex i Tyskland och England. En näraliggande möjlighet är att låta fristående besiktningsföretag utföra bilprovning både i egna stationer och med hjälp av utrustning som finns hos andra, t ex bilverkstäder. Detta sker både i Tyskland och England.

I dessa överväganden ingår frågor som hur ackreditering ska gå till och vilka former den fortlöpande utvärdering av besiktningsföretagen ska ta. England har t ex ett väl utbyggt nät av myndighetsinspektioner av besiktningsföretag, medan man i Frankrike och Tyskland mer tycks lita till den interna kvalitetssäkringen. Det var särskilt tydligt i Frankrike att man var rädd för uppbyggnad av en ny byråkrati för inspektioner. Denna fråga får dock lösas närmare i dialog mellan de myndigheter som svarar för föreskrifter inom trafiksäkerhets- och miljöområdet samt SWEDAC. Jag har emellertid utgått från att någon form av ackreditering av besiktningsföretag ska komma att ske för att säkerställa besiktningskvaliteten.

Bör de företag som konkurrerar om en besiktningsmarknad vara fristående eller bör man integrera besiktnings- och reparationsarbete? De länder som valt att låta verkstäder också vara besiktningsorgan (t ex England, Holland, Österrike), tycks ha haft tre skäl för detta:

1 Man har i samband med att man byggt upp en ny besiktningsorganisation kunnat utnyttja verkstäders befintliga lokaler och personalgrupper och därmed undvikit en omfattande nyinvestering för staten.

2 Man har snabbt fått en stor geografisk utbredning och därmed god tillgänglighet för fordonsinnehavarna.

3 Kunderna har fått möjlighet att förena besiktning och reparation vid ett och samma besök, om man vill. Vid separata organisationer krävs minst två besök.

Jag kan då konstatera att det är det tredje motivet som har särskild giltighet i Sverige, eftersom vi sedan mitten av 1960-talet har en utbyggd besiktningsorganisation. Här finns snarare en risk för kapitalförstörelse, om denna skulle hanteras ovarsamt.

De 176 besiktningsstationer som idag finns täcker i princip hela landet och inkluderar även områden som inte bedömts ge besiktningsstationerna företagsekonomisk bärighet. På något enstaka håll har jag mött en uttalad kritik mot bristande tillgänglighet när det gäller besiktningen idag. Enligt de beräkningar som presenterats av ASB har ca 97 % av landets bilinnehavare högst 30 km till en anläggning (enkel resa). Om bilverkstädernas anläggningar på ett eller annat sätt skulle ställas till förfogande för besiktning, skulle enligt MRF mellan 200 och 400 stationer kunna svara mot de kvalifikationer som kommer att ställas på personal och utrustning. Tillgängligheten skulle därmed öka för flertalet fordonsägare.

Ökad tillgänglighet genom nyetablering av besiktningsföretag ligger närmast till hands i de stora tätorterna. En stor andel av den svenska fordonsparken är koncentrerad till Mälardalen samt runt Malmö- och Göteborgsregionen. Här kan man på företagsekonomiska grunder vilja etablera alternativ.

Det är däremot möjligt, att tillgängligheten i glesbygd på ett avgörande sätt skulle påverkas av en konkurrens på lika villkor mellan flera besiktningsföretag. Man kan ju knappast förvänta sig att ASB i ett sådant fall kommer att ta ansvar för besiktning på orter där en företagsetablering skulle ge ekonomiska förluster. Här finns emellertid flera lösningar som ensamma eller i kombination kan förbättra glesbygdsservicen. Enligt mina bedömningar är detta en av de områden där man kan förvänta sig att reella konkurrenmöjligheter ger incitament till nya lösningar.

Glesbygdsfrågan har bedömts som särskilt viktig i direktiven. I den nyligen genomförda etableringen av en besiktningsmarknad i Frankrike har man säkerställt tillgängligheten genom att kräva att det nätverk som fått ackreditering för

besiktningsverksamhet ska vara representerat i samtliga av de nära 100 delregionerna. Utsträcka inställelseperioder som i praktiken skulle lämna upp till ett års inställelsetid skulle också ge möjligheter för den helt dominerande delen av fordonsägarna att besikta bilen vid något besök i större tätort, liksom en differentiering av obligatorisk besiktning med olika kravnivåer på besiktningsorganisationen. Man kan också hävda att möjligheten till tätare vägkontroller minskar behovet av fasta hallanläggningar i glesbygd. Glesbygdsproblemet måste också bedömas mot bakgrund av det antal fordon som permanent trafikerar dessa områden. Enligt mina överslagsberäkningar berör detta problem mindre än 10 % av fordonsparken, eller ca 300 000 fordon. En majoritet av dessa finns i någon tätort. (Jag återkommer till detta i detaljer i se avsnitt 8.4)

Självfallet kan samhället genom stat eller kommun också välja att ekonomiskt ge stöd åt en besiktningsstation, för att etablera den. Möjligheter till dispenser när det gäller besiktningens former för att klara glesbydens problem bör också finnas. Genomförande av bilbesiktning skulle därmed ses som en kommunal ansvarsfråga. Om dispensmöjligheten skulle anses stöta traditionella krav på likformighet och rättvisa i olika myndighetsstyrda frågor, skulle man istället kunna låta besiktningsföretagen hyra och använda utrustning som används av andra företag för fordonsservice. Det skulle i vissa fall göra det möjligt att från samhällets och den enskildes synvinkel lösa särskilda fall, utan att låta dessa hindra en enhetlig ordning för den helt dominerande majoriteten fordon. Viktigt här är att dispenserna övervägs mot marknadens funktionssätt, så att man inte skapar ojämlika konkurrensvillkor. Dispens i ett geografiskt område skulle då ses som en ytterlighetsåtgärd.

Som jag påpekat finns denna möjlighet för fristående besiktningsföretag att använda/hyra andra företags tekniska utrustning i flera andra länder. Det finns flera fördelar med en sådan lösning. Befintligt realkapital kan användas bättre, det ekonomiska risktagandet blir mindre för den som vill etablera sig och etablering på marknaden för nya företag kan ske betydligt snabbare än vid krav på nybyggnader.

Om man går ytterligare ett steg och låter de verkstadsföretag och fordonsägare som har önskvärd utrustning att själva svara för besiktning, skulle man vinna i servicetillgänglighet för konsumenten. I andra länder har man emellertid pekat på de intressekonflikter som kan uppstå, när

a) en verkstad fastställt reparationsbehov <u>och</u> reparerar
b) en verkstad genomfört ev. reparationer <u>och</u> godkänt det egna reparationsarbetet

c) en verkstad fått möjlighet att därefter också använda "nybesiktad" som säljargument i sin rörelse för försäljning av begagnade bilar

Jag delar dessa tveksamheter, även om t ex the Vehicle Inspectorate i England finner att detta kombinerade system fungerar tillfredsställande och t o m överväger att utöka det till att även omfatta tunga fordon. Det är möjligt att detta är en kulturell/ideologisk fråga snarare än en trafiksäkerhets- och miljöfråga. Enligt min bedömning har inte svenska verkstäder över lag det allmänna förtroende som krävs för att man skulle kunna överväga en sådan ordning - medan den fristående besiktningsverksamheten genom ASB på det hela taget tycks ha allmänhetens förtroende. Detta förtroendekapital för besiktningsverksamheten är en viktig tillgång när det gäller att utveckla systemet som sådant.

SPK har tydligt pekat på den ökande andelen av bilreparationer som går till märkesverkstäderna allt eftersom bilarnas tekniska komplexitet ökar. I förlängningen finns därför en risk att monopolhantering av fordonen ökar om verkstäderna också skulle ges möjligheten att besikta bilarna. Fristående besiktningsföretag ger sålunda enligt min bedömning snarare garantier för en viss långsiktig mångfald vid granskning och service av fordon, vilket tjänar konsumenten. Av dessa skäl har jag bedömt det som mindre lämpligt att låta bilverkstäder genomföra besiktning i egen regi av fordon med den typ av enhetliga besiktningsprogram som nu finns för alla fordon av samma typ och ålder.

Det bör däremot vara öppet för fristående besiktningsföretag att hyra in sig i befintliga anläggningar, som svarar mot uppställda, tekniska krav. Genom ett avtal med besiktningsföretag skulle man därmed vid vissa verkstäder kunna erbjuda besiktning. En sådan ordning skulle förmodligen avsevärt påskynda etablering och spridning av organisationer som konkurrerar med varandra på besiktningsmarknaden, eftersom man slipper stora nyinvesteringar och befintliga anläggningar kan få ett bättre kapacitetsutnyttjande.

8 FÖRSLAG

8. 1 Fristående besiktningsföretag

Mitt förslag är att återkommande kontrollbesiktning får utföras av fristående besiktningsföretag fr o m den 1 januari 1994. Det ska vara möjligt att använda egen eller annans tekniska utrustning för denna besiktning. Företagen skall vara fristående, s k tredjepartsorgan.

Jag har använt beteckningen "fristående" för att markera den inriktning mot opartiska bedömningar som ska finnas hos företagen på denna marknad. Detta innebär i praktiken också att företagen ska vara fristående från biltillverkning och bilservice. Begreppet "tredjepartsorgan" innebär att det är en av parternas intressen oberoende person/organisation som gör besiktningen. Det åvilar den eller de organisationer som kommer att svara för ackreditering (se nedan) och kvalitetsuppföljning att även se till att andemeningen i begreppet "fristående" också ges ett praktiskt innehåll. Under utredningen har svenska försäkringsbolag liksom utlandsetablerade företag som tyska Dekra och TÜV uttalat ett intresse att etablera sig. Dessa är enligt min mening tänkbara, men de föreskrivande myndigheterna (Naturvårdsverket, Vägverket m fl) och SWEDAC har som representanter för samhället och konsumenterna även i fortsättningen en avgörande roll att precisera villkoren.

8.2 Ackreditering - trovärdighet och kvalitet

Mitt förslag är att de fristående besiktningsföretagen skall vara ackrediterade. Kraven på dem som ackrediteras skall inkludera bedömning av opartiskhet och integritet. Den skall baseras på tolkningar av europeiskt harmoniserade standards i EN 45000-serien eller eventuellt på svensk lagstiftning eller myndighetsföreskrifter.

Av mina redovisningar av besiktningens effekter i Sverige och andra länder framgår att jag bedömer det som möjligt att behålla nuvarande mål och resultat när det gäller trafiksäkerhet och miljöpåverkan även med en konkurrensutsatt bilprovning. Jag bedömer det dock som viktigt att företagens kvalitetssystem säkras genom ackreditering. Denna ackreditering innebär ett formellt erkännande av företagens kompetens för besiktning. Väljs ett förslag till standard på EN 45 004, (General

Criteria for the Operation of Bodies Performing Inspection) som bas för ackreditering ställs höga krav på besiktningsorganets tredjepartsställning, organisation, informationssystem, personalkompetens, kvalitetssäkringssystem m m just för att organen skall vara opartiska och producera kvalitativt goda tjänster. Detta bör t ex inkludera bestämmelser som innebär att besiktningsföretag inte får segmentera marknaden för att endast betjäna vissa bilmärken eller årsmodeller. Jag har emellertid avstått från att binda mitt förslag i alltför detaljerade former, utan anser att i den nya situationen detta arbete utförs av de föreskrivande myndigheterna (Vägverket, NSV m fl) tillsammans med SWEDAC.

Eftersom EGs system för provning och kontroll bygger på öppenhet och fri konkurrens medför det att alla som ansöker om ackreditering och bedöms uppfylla ställda krav också ackrediteras. De utsätts sedan för tillsyn, vanligen en gång per år, ibland oftare, då man bedömer hur verksamheten fortlöpande uppfyller ställda normer. Ackrediterade organ är också skyldiga att omedelbart rapportera till SWEDAC om väsentliga förändringar av verksamheten sker. SWEDAC kan dra in ackrediteringen med omedelbar verkan om inte villkoren uppfylls. Ackrediteringen kan återfås när åtgärder skett och kraven bedömts vara uppfyllda. SWEDACs beslut kan överklagas till kammarrätten. Intill den avgivit sitt beslut kvarstår SWEDACs beslut.

En del av de internationella erfarenheterna på detta område har jag tidigare beskrivit i samband med att jag redogjorde för förhållandena i Tyskland och Frankrike (avsnitt 5.3).

8.3 Erfarenhetsåterföring

Mitt förslag är att ge Vägverket ansvar för den fortsatta driften och utvecklingen av en samlad databas för bilområdet. Besiktningsföretag ansvarar för att information om besiktade fordon och deras brister regelbundet lämnas till denna databas på sätt som Vägverket fastställer.

TSV har ett centralt bilregister för landet, vilket är kopplat till länsstyrelserna. TSV har ansvaret för att ett bilregister upprätthålls, ajourförs och kan ge service åt länens bilregisterenheter. Den databas TSV har får indata från såväl länsstyrelsernas bilregister som från ASB, som registrerar besiktningsresultaten.

Enligt föreskrifterna för riksprovplatser är dessa skyldiga att informera föreskrivande myndigheter om viktigare erfarenheter av den obligatoriska kontrollen. Detta är nödvändigt bl a för att myndigheterna skall kunna leva upp till de krav som ställs på dem i begränsningsförordningen (SFS 1987:1347). Enligt denna skall myndighet som beslutat om en föreskrift fortlöpande följa dess kostnadsmässiga och andra konsekvenser.

ASB ansvarar idag som riksprovplats för att överföra en mängd föreskrivande myndigheters krav till praktiska besiktningsprogram. ASB har också tillgång till aktuella besiktningsresultat i den interna databasen. Under årens lopp har detta lett till olika förslag till förändringar av såväl besiktningens omfattning som innehåll, t ex till det nu aktuella slopandet av kontroller av 3 år gamla personbilar, vilket kan ses som ett steg mot EGs minimidirektiv för fordonskontroll.

Av TSVs intäkter ska f n 165 Mkr/år inlevereras till staten för att täcka statens kostnader för länsstyrelsernas körkorts- och bilregisterverksamhet. Länsstyrelsen får statliga anslag för verksamheten via anslag. Detta innebär att det belopp TSV har att inleverera inte öronmärks. En länsstyrelses anslag följs inte upp på den detaljeringsnivån och återkopplas därmed inte till TSV.

Man kan säga att fordonsägarna och körkortsinnehavarna betalar bilregistrets verksamhet via avgifter. Dessa avgifter debiteras av TSV och inlevereras av TSV till statskassan. Sedan några år har ASB tagit på sig uppgiften att till TSV överföra via dataterminal de uppgifter om bilprovningsresultat som tidigare inrapporterades via skriftliga rapporter. Detta nya sätt att arbeta bör ha inneburit betydande kostnadsbesparingar hos TSV, som tidigare dataregistrerade de rapporter som insändes från ASB. I gengäld skickar TSV ut påminnelser till fordonsägarna om förestående besiktning utan debitering av ASB.

Även om det ur utredningens synvinkel ter sig både kostnadsfördyrande för samhället och tveksamt vad gäller klart utpekande av ansvar, ligger det inte inom uppdragets ram att lägga förslag som berör bilregistrets finansiering och organisation. Men den ajourhållning av bilregistrets status, som ASB idag har ett ansvar för via sin rapportering av bilprovningens resultat, måste säkerställas om beslut fattas att andra aktörer tillåts utföra kontrollbesiktning. ASB utför denna rapportering som en rutin inom ramen för de avgifter man nu tar. Andra aktörer måste åläggas att sköta inrapporteringen till bilregistret på samma sätt som ASB.

I samband med att konkurrens möjliggörs och rutinerna ses över bör även en översyn ske angående bilregistrets finansiering och organisation. Erfarenheter av den periodiska besiktningen visar att nyttjandet och upprätthållandet av en samlad databas är mycket viktig som underlag för bedömning av besiktningsresultat. Ökad selektivitet i besiktningsverksamheten ställer också krav på utbyggda databaser.

8.4 Service i glesbygd

Mitt huvudförslag att öppna besiktningsmarknaden för fristående besiktningsföretag bör göra det möjligt att ge en tillfredsställande lösning även på glesbygdens behov. Man kan säkerställa detta genom att också

- förlänga perioden för inställelse av personbilar att gälla inom ett år från föregående besiktning

- tillåta etablering av mobila besiktningsanläggningar

- tillåta fri prissättning för besiktningsföretag etablerade inom givet geografiskt område

- i undantagsfall möjliggöra för Vägverket att lämna dispenser för att finna en adekvat lösning

För konsumenter ska konkurrensen stimulera till användning av ny teknik och en god servicenivå - öppethållande, bemötande och fysisk tillgänglighet. Besiktningsservicens direkta tillgänglighet har en ekonomisk sida både för konsument och producent. Att etablera en besiktningsstation i glesbygd kan innebära att underlaget inte räcker för lönsamhet. Att tvingas till långa resor för en obligatorisk besiktning kan för den enskilde bli dyrbart. Direktiven har därför särskilt uppmärksammat glesbygdsproblemet.

Hur stort är glesbygdsproblemet? De 3,6 milj. personbilarna i landet fördelade på län visar att det finns minst 100 000 personbilar i trafik i varje län. De tre största stadsregionerna intar därvid en särställning med en betydligt större biltäthet, vilket framgår av följande tabell:

Län	Antal bilar (tusen)	Antal bilar exkl. centra	Bilar/ km^2	Bilar/ km^2 exkl. centra
BD	124	50	1,25	0,57
AC	110	40	1,99	0,87
Z	62	37	1,24	0,78
W	135	55	4,78	2,62
Y	118	38	5,44	3,45
X	127	45	6,98	3,46
S	132	50	7,51	4,17
I	26		8,3	
H	106		9,5	
G	80		9,5	
F	132		13,3	
T	118		13,9	
E	164		15,5	
C	108		15,5	
R	126		15,9	
P	197		17,3	
U	110		17,5	
D	108		17,8	
N	118		21,6	
L	136		22,3	
K	68		23,1	
O	290		56,4	
M	320		64,8	
AB	597		92,0	

I denna tabell har biltätheten beräknats, dels i form av antalet bilar/km^2, dels i form av en mer nedbruten beräkning där större tätorter borträknats.

Av tabellen framgår att de tre storstadsregionernas biltäthet ligger inom latituden 50 - 100 bilar/km^2. Merparten av södra och mellersta Sverige har en biltäthet som är ca 1/3 av den i storstadsregionerna. Norrland inkl Kopparbergs län och delar av Värmlands län samt Gotland har en biltäthet under det viktade talet 10. Om man dessutom tar bort de större tätorter som finns inom dessa glesbygdsområden, blir biltätheten mycket låg. Av exempelvis Norrbottens läns 120 000 registrerade personbilar i trafik, finns ca 70 000 i området Luleå-Boden-Piteå. Det innebär att ca 50 000 bilar finns stationerade på ett område som motsvarar 1/5 av landets yta. I Sorsele kommun i Västerbottens län fanns den sista december -91 1635 personbilar.

Kommunen har en yta om 7494 km^2, vilket är en areal större än den ytan för Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs- och Bohus resp Värmlands län. På den viktade skalan utgör Sorsele kommuns biltäthetstal 0,22, vilket kan jämföras med Södermanlands 17,8.

Bärigheten för besiktningsstationer blir av ovan nämnda skäl otillräcklig och kostnader för själva inställelsen kan för den enskilde i glesbygd bli hög. Särskilda åtgärder krävs därför för att underlätta denna besiktning, även om detta innebär särlösningar. Jag har i min utredning i första hand definierat BD, AC, Z, X, Y, W och S som glesbygdslän. Enligt SCBs redovisning per 1991-12-31 hade dessa en personbilspark i trafik om 315 000 bilar, dvs mindre än 10 % av landets totala personbilspark. Det är enligt min uppfattning viktigare att finna en rationell lösning för dessa fordon än att bilbesiktningen ska vara utformad på samma sätt över hela landet.

Enligt ASBs beräkningar skulle priserna i glesbygd idag som mest behöva fördubblas mot den generella prisnivån för att stationerna där skulle vara självbärande. Ca 15 stationer redovisade 1991 ett negativt bidrag. Till detta kommer ca 40 stationer med ett bidrag under 18 % av intäkterna. Medelintäkten där skulle behöva höjas 11 % för att detta skulle uppnås; ett alternativ är naturligtvis att höja stationernas produktivitet.

Genom att öppna för fristående besiktningsföretag att hyra in sig i befintliga verkstäder och att förlänga inställelsetiden för besiktning, bedömer jag att kontrollbesiktning i glesbygd kan ske på ett acceptabelt sätt. Man kan naturligtvis även genom fri prisbildning i vissa regioner göra det mer attraktivt att etablera sig där. Fordonsinnehavare i glesbygd får då dra större privatekonomiska konsekvenser av sitt fordonsinnehav. Möjligheten att besikta vid flera anläggningar (inklusive etablering av mobila stationer) kommer dock sannolikt att bidra till att prisnivån hålls inom rimliga nivåer. Möjligheten att släppa på ett ensidigt likhetstänkande och ge Vägverket utrymme för dispenser i undantagsfall, är en sista utväg att lösa eventuella problem.

Om man någonstans skulle vilja pröva steget att låta bilverkstäder svara för kontrollbesiktningen, är glesbygdsområden möjliga för sådana "experiment". Genom att lämna öppet även för bilverkstäder att bli ackrediterade besiktningsstationer inom

vissa glesbygdsregioner, skulle verkstädernas utrustning, personalens kompetens och testprocedureren därmed specificeras och kontrolleras av SWEDACs tjänstemän. Eftersom verksamheten blir ett komplement till den ordinarie verksamheten kan en förbättrad lönsamhet uppnås i företagen. Integritet i testverksamheten kan bl a skapas genom att en företagsledning ges ansvaret för operationen. En uppföljning av verksamheten och risk för omedelbart tillbakadragande av ackrediteringen vid bristande kvalitet och tekniskt slarv eller ekonomiskt missbruk skulle förmodlingen höja regelanpassningen.

8.5 Produktivitetsutveckling och prissättning

Mitt förslag är att på sikt släppa priset fritt inom besiktningsmarknaden. Först måste nya aktörer etablera sig på marknaden, så att en konkurrenssituation uppkommer. Till dess bör nuvarande förhandlingsmodell behållas och Vägverket ges ansvaret att fastställa ett högsta pris i samråd med Riksrevisionsverket. Detta högsta pris får underskridas av marknadens företag. (För glesbygd kan särbestämmelser ev.fastställas, se 8.4)

Som jag konstaterat har en stark sida av det hittillsvarande besiktningssystemet varit att stordrift, enhetlighet och kontroll över ingående faktorer (t ex efterfrågan), underlättat att ha en hög produktivitet. En fungerande konkurrens under lönsamhetskriterier kommer med största sannolikhet att verka stimulerande på effektiviteten i besiktningsverksamheten i vid mening. Med hänsyn till de stora besiktningsvolymer som finns, betyder även små förkortningar av genomloppstiderna stora samlade produktivitetsvinster. För detta förutsätts också en fungerande priskonkurrens. Effektivitet i tjänsteproduktion riktar också in sig på dess servicegrad, där både tillgänglighet och tillmötesgående är centrala faktorer. Båda förväntas förskjutas i positiv riktning med de förslag jag presenterat.

Produktivitetsutvecklingen drivs i hög grad genom förnyelse av teknik och metod. En förutsättning för att produktivitetsvinsterna realiseras är därför att systemet i sig belönar sådana förbättringar. Det skulle t ex vara bättre att beskriva verksamhetens mål i funktionstermer, snarare än i tillämpning av bestämda procedurer. Det viktiga är t ex att bromsarna fungerar tillfredsställande, inte att de provats med en bestämd metod. De föreskrivande myndigheterna har ett stort ansvar för en sådan utveckling som stimulerar teknikutvecklingen.

Som regel fastställs avgifterna för bilbesiktning av regeringarna eller av myndigheter under regeringen. Detta synes gälla även i länder, där flera organ är verksamma på området. I Tyskland gäller att den federala regeringen bestämmer avgifterna för TÜV, medan DEKRA själv får bestämma sina avgifter. I praktiken har DEKRA valt att i princip tillämpa samma avgifter som TÜV för motsvarande tjänster.

Internationella prisjämförelser är svåra att göra på ett rättvisande sätt. Dels finns vissa skillnader i besiktningsprogrammens utformning, dels kan vissa kostnader vara undantagna från avgiftsfinansiering. Detta kan gälla speciellt när statliga organ svarar för kontrollen, då t ex lokalkostnader och pensionskostnader betalas direkt av staten. Det är därför svårt att försöka göra en exakt jämförelse av avgiftsnivåerna i olika länder. Kostnaden inom Europa varierar mellan 200-300 kronor.

I Frankrike ligger kostnaden vid 300 kr och man har en fri prissättning. Man har dock konstaterat att det är en påfallande prisstelhet på marknaden, vilket man kan förvänta sig vid oligopolistiska marknader. Man överväger dock inte att lämna den fria prissättningen, eftersom man menar, att prisreglering bara skapar andra problem. I England där besiktningen sker i verkstäder är det inte ovanligt att priset ligger under det reglerade maximipriset och sålunda används som ett "lockpris".

Det är min uppfattning att man ska behålla nuvarande "förhandlingsmodell" för priset på besiktning i Sverige till dess man bedömer att det utvecklats en fungerande konkurrens på marknaden. Visserligen kan man då säga att en låg prisnivå gör det mindre attraktivt att etablera sig för nya företag. Å andra sidan skulle en fri prissättning utan konkurrerande företag kunna leda till oskäliga monopolvinster för existerande företag. Att ange priset som "maxpris" skulle innebära att man har möjlighet att underskrida det. Om man dessutom reglerar etableringsovilja i vissa glesbygder med en fri prissättning i dessa områden, skulle man få en marknad, där prisskillnader börjar fungera. Det blir sålunda inte längre frågan om en taxa/avgift, utan ett pris som kunden erlägger för en utförd tjänst.

8.6 Bolagisering av AB Svensk Bilprovning?

Jag föreslår, att AB Svensk Bilprovning organiseras i regionbolag med utgångspunkt från den regionindeling man idag har.

Jag vill framhålla den organisatoriska utveckling som successivt ägt rum inom ASB. I ASB-projektet "Nästa station" ingår en uttalad strävan att bygga in en "intern konkurrens" genom att ge förbättrade målbeskrivningar (nyckeltal) och andra konkreta åtgärder för att underlätta självständigt agerande inom regionerna. Den organisationsform, den styrfilosofi och det styrsystem som numera tillämpas ger tillsammans med en aktiv ledning stora möjligheter att stimulera till ytterligare förbättrad effektivitet, enligt min uppfattning. Inom respektive region jämförs då stationernas nivå genom ett antal nyckeltal för servicekvalitet, besiktningskvalitet och ekonomi. Inom produktionsavdelningen centralt jämförs regionerna på motsvarande sätt. Jämförelser av pris- och produktivitetsutveckling inom andra provningsanläggningar, KPI och andra serviceanläggningar inom bilbranschen ger enligt min mening goda möjligheter för ägarna att i sin tur driva ett aktivt ägarinflytande. Jag har fått ett gott intryck av de förändringar som sedan flera år sker inom ASB.

Det kan vara en skillnad mellan att i formell och reell mening öppna en marknad för konkurrens. Vilka överväganden gör ett företag som vill etablera sig på den svenska besiktningsmarknaden efter 1994? Vilka möjligheter har man över huvud taget att komma in på marknaden?

Lönsamheten är direkt kopplad till hur rationell produktionsprocessen kan göras och den potentiella intäktsvolymen, dvs prisbildning och volymutveckling är centrala. Av dessa skäl kan man förvänta sig att en nyetablering är mest intressant i storstadsregionerna och andra tätorter. Med hänsyn till att de europeiska förhållandena kommer att bli allt mer lika, kan man förvänta sig att flera företag vill arbeta inom en större geografisk yta. På den nyligen öppnade franska marknaden har t ex utlandsbaserade företag som Veritas, Dekra och TÜV etablerat sig. Dessa har också visat ett intresse för den svenska marknaden.

Man står här inför två svåra överväganden. Om man utgår från ASB som företag och resurs, kan man säga, att företagets möjlighet att vidareutvecklas och ta del av en ny, internationell marknad kan kräva en betydande bas. Min bedömning är att företaget som sådant idag skulle kunna vitaliseras av sådana möjligheter och att ASB mycket väl skulle kunna lyckas i detta.

Om man istället utgår enbart från önskemålet, att skapa konkurrens på den svenska marknaden, blir övervägandena annorlunda. Här finns hinder, särskilt för mindre företag att etablera sig.

Brist på lämpliga lokaler och stora investeringar i fasta anläggningar kan vara allvarliga etableringshinder för nya företag. Jag har därför föreslagit särskilda åtgärder för detta i form av möjligheter för fristående besiktningsföretag att använda befintliga verkstadsanläggningar.

Ett annat etableringshinder kan vara ASBs väletablerade marknadsdominans. Eftersom ASB funnits på marknaden i nära 30 år, kan särskilda åtgärder behövas för att bryta detta monopol. Ett sätt är att dra fördel av den interna konkurrensen genom nuvarande regionindelning genom att låta dessa utvecklas ytterligare ett steg och bilda basen för självständiga regionbolag. Själva besiktningsverksamheten får därmed formen av småföretagande, för vilket den rent tekniskt har goda förutsättningar att fungera. Erfarenheter inom teleområdet, arbetsmarknadsutbildningen m m pekar på att en ny, regionbaserad uppdelning är effektiv. En internationell förebild för detta finns i tyska TÜV. Genom den större närhet man därmed kan förvänta sig mellan ägare och kunder, kan serviceaspekten betonas ytterligare i verksamheten.

Reell konkurrens på besiktningsmarknaden kommer att resultera i en volymminskning för ASB. En fortsatt anpassning av ASBs kostnader blir därför nödvändig. Visserligen kan man tänka sig att företaget ges nya intäktsmöjligheter genom sortimentsbreddning eller att en fusion kan ske mellan olika provnings- och besiktningsorganisationer. ASB kommer säkerligen också att undersöka möjligheterna att etablera sig utomlands, t ex på den marknad som nu öppnas i Danmark. Jag har dock inte gått så långt i mina alternativa beräkningar. Intäktsmöjligheterna har istället förutsatts bygga på samma grunder som idag, där maximalt indexuppräkning tillämpas.

Utredningen har enbart gällt ASBs största tjänsteområde, den återkommande kontrollbesiktningen. ASB utför emellertid även andra besiktningar, som kan kräva annan eller djupare kompetens, t ex registreringsbesiktning och typregistrering (jfr 2.4.2). Jag har utgått från att dessa också tills vidare åtminstone kommer att vara kvar hos ASB, men att även andra besiktningsföretag skall kunna ackrediteras även för dessa uppgifter. Jag gör ingen principiell skillnad mellan olika besiktningsinsatser. Det är möjligt, att man på sikt får räkna med att typbesiktning

kommer att ske på ett mer begränsat antal platser än idag. I och med europaharmoniseringen kommer sannolikt typregistrering att koncentreras till ett fåtal länder.

Gemensamma s k overhead-kostnader inom ASB tycks bygga på fördelning enligt principen att alla delar ska bära sina kostnader. Då de olika regionerna har olika förutsättningar sker ändå en anpassning av andelen gemensamma kostnader, vilket innebär att fördelningsnycklar används. Detta förbättrar enligt min bedömning idag resultatet för de svaga stationerna och försämrar resultatet för stationer i storstadsregioner. ASB redovisar i sin bokföring ett underskott för 15 stationer. Enligt min bedömning skulle en striktare kostnadsfördelning öka antalet underskottsstationer. Det är möjligt att ett flexiblare kapacitetsutnyttjande skulle förbättra resultaten.

Då antalet fastigheter är stort inom ASB och utgör en relativt stor kostnadsandel, påverkar dessa kostnader resultatet kraftigt för varje station. Beroendet är stort av fastighetens ålder. Därför utjämnar (subventionerar) fastighetsavdelningen hyran under de första åren för en station som är ny.

Vid en översiktlig konsekvensberäkning visar det sig att ASB är volymkänsligt och att redan ett intäktsbortfall på 10 - 15 % är svårt att parera - även om jag bedömer att ASB totalt sett har tillgång till ett betydande, latent överskott på kapacitet i sina anläggningar. ASBs fastighetskostnader har genom att staten givit ASB ett myndighetsansvar, blivit högre än vad man som lönsamhetsstyrt företag skulle ha tagit på sig. Staten har därför ett ansvar för avveckling av dessa överkostnader när man inför konkurrens på lika villkor.

En minskning av 10 % förutsätts ej kunna påverka kostnadsmassan för fastigheter och drift annat än marginellt. Personalkostnaderna (ca 60 % av totalen) förutsätts kunna minskas proportionellt mot volymförändringen. En intäktsminskning med bortemot 40 % innebär att kostnaden för fasta anläggningar direkt måste åtgärdas kraftfullt. Ett antal stationer behöver då läggas ned. Det bidrag som stationerna nu lämnar till over-head (ca 100 Mkr) upphör vid en så kraftig volymminskning.

Vid större förluster av marknadsandelar kommer sannolikt huvudkontoret och övrig kringsverksamhet att få betydande problem.

Jag har redogjort för de ägarförhållanden som gäller för ASB (se avsnitt 2.4.1). Inom ramen för regeringens politik och allmänna privatiseringsdoktrin har en privatisering av ASB också diskuterats. Detta skulle innebära att staten sålde sin andel (52%) av aktierna i ASB till andra intressenter. Det borde också innebära att följande organisationer sålde sina intressedelar, eftersom de inte fyller kravet på "fristående" organisation, som jag tidigare ställt upp:

Motorbranschens Riksförbund (12 %)
Svenska Busstrafikförbundet (3 %)
Svenska Taxiförbundet (3 %)
Svenska Åkeriförbundet (3 %)

Genom att kontroll/besiktning i EG:s system nu kommer att ses som privaträttslig teknisk verksamhet faller det sig naturligt att även överväga i vilken utsträckning som staten såsom ägare skall engagera sig i teknisk provningsverksamhet eller certifieringsorgan. Inom de tyska företagen Dekra och TÜV pekar man t ex på vikten av den helt oberoende ställning dessa har som föreningar eller ideella stiftelser. Även i det nya franska besiktningssystemet har man undvikit statligt engagemang. Det kan sålunda finnas skäl att överväga ägandeformen på ASB. Försäkringsbolag och M är exempel på tänkbara ägare inom landet. Internationella besiktningsföretag är andra exempel. Vid en ägareförändring kan eventuellt övergripande uppgifter inom ASB behöva föras över till andra organ, t ex föreskrivande sektorsmyndighet eller departement. Det kan inte uteslutas att den totala kostnaden förblir oförändrad och endast omfördelas.

Ägarfrågan bör övervägas inom den särskilda privatiseringskommissionen.

8.7 Forskning om avgasemissioner m.m.

Jag föreslår, att ASBs Motortestcenter i Jordbro görs till ett fristående företag som antingen finansieras direkt av uppdragsintäkter eller finansieras genom en avgift på varje bilbesiktning.

ASB har sedan 1989 tagit i bruk ett nyuppfört Motortestcenter (MTC) med anläggning i Jordbro som utrustats för att ta hand om speciella uppgifter. MTC bedriver framför allt FoU-projekt om avgasutsläpp och emissionsgränser.

Vid MTC finns mycket avancerad utrustning för olika slags emissionsprov. De största kunderna är idag Naturvårdsverket och ASB. Naturvårdsverket bedömer MTC-anläggningen som ledande i Europa.

ASBs Motortestcenter är idag kvalificerat att möta och kontrollera funktionen hos olika motorkonstruktioner. Den samlade erfarenheten av denna verksamhet är inriktad mot utveckling och forskning (FoU). Samtidigt driver världens motortillverkare FoU för konstruktion av motorer på ett mycket avancerat plan och med mycket stora investeringar. Det är inte avsikten att vid Jordbroanläggningen driva utveckling som leder till nya konstruktioner och motorutvecklingar. Däremot kan den med högt driven teknik och kunskap tjäna som teknisk och opartiskt kontrollorgan för industri och myndigheter.

Jag har tidigare pekat på den betydelse fordonets konstruktion har, när det gäller miljöpåverkan av avgaser. Förbättringarna i detta avseende har varit mycket stora tack vare katalysatorkravet. Samtidigt har jag också pekat på de möjligheter som finns, när det gäller övervakning av emissionsutsläpp genom övervakning i trafik. I detta perspektiv kan nuvarande inriktning av MTCs verksamhet behöva ses över. En sådan strategiplanering bör inkludera överväganden om samarbete med andra organisationer (t ex IVL, tekniska högskoleinstitutioner, internationella FoU-enheter), breddning av verksamhetsidé och möjligheter att vidga den nuvarande kundkretsen. I den nyligen framlagda utredningen om Statens provningsanstalt och Statens maskinprovningar (1992:74) behandlas också näraliggande frågeställningar. Där understryks också betydelsen av FoU-styrning genom en tydlig beställarfunktion. Utredningen poängterar att det inte är nödvändigt att staten har ägarandelar i verksamheter som man är beställare av. Jag delar denna bedömning. En hög teknisk standard och ackrediterad opartiskhet utgör grunden för att Jordbroanläggningen framgångsrikt bör kunna konkurrera med andra liknande institutioner på världsmarknaden.

Generellt har små produktionsenheter mindre ekonomiska och kompetensmässiga förutsättningar att driva utveckling, särskilt sådan som förutsätter kapitaltung utrustning, men även investeringar i personalutveckling har efter hand blivit allt mer kostnadskrävande. ASBs totala storlek bildar här en god plattform för sådana utvecklingsinsatser. ASB har också uttryckt ett klart intresse att behålla MTC. Detta är naturligtvis en möjlighet. MTC skulle därmed vara en tillgång för ASB i den kommande konkurrenssituationen. Man kan också inom koncernens ram öka intäktsflödet genom att resultatorientera verksamheten mer i ekonomisk mening på

sätt som nämnts ovan. Vid konkurrens med stora, internationella företag som Dekra, TÜV, Veritas m fl får man därvid en väsentlig konkurrensfaktor, som också delvis redan finns inom dessa företag. Samtidigt står då väsentligt mindre organisationer (t ex M i Sverige) utanför detta FoU-arbete. Särskilt om man väljer att bolagisera ASBs olika regioner, skulle ett alternativ kunna vara att göra MTC fristående med samma möjlighet att ta uppdrag från hela marknaden. Bildande av ett självständigt bolag är därmed en möjlighet. Jordbroanläggningen bör i bolagsform drivas med strikta ekonomiska målsättningar, dvs krav på lönsamhet

8.8 Författningsändringar

Jag föreslår, att författningsändringar i förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser samt fordonskungörelsen (1972:595) görs i enlighet med bilaga 2.

I utredningsuppdraget har särskilt angivits att jag skall redovisa förslag till erforderliga författningsändringar.

Jag vill inledningsvis hänvisa till den översikt jag tidigare gjort av riksprovplatssystemet och EES-avtalets konsekvenser för vår nuvarande reglering på provnings- och besiktningsområdet.

Enligt bilaga 1 till förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser är ASB riksprovplats för kontrollområdet motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar, allt med vissa närmare angivna undantag.

De närmare bestämmelserna om kontrollbesiktning återfinns i fordonskungörelsen (1972:595) huvudsakligen i 74-89 §§. Av 74 § framgår bl a att kontrollbesiktning sker för kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordon som är av betydelse från miljö och trafiksäkerhetssynpunkt samt av att kraven om taxameter är uppfyllda. Vidare framgår att kontrollbesiktning utförs av riksprovplats.

Av 82-84 §§ framgår bl a att om ett fordon vid kontrollbesiktning är i trafiksäkert skick och fyller miljökraven så skall fordonet godkännas. Är ett fordon vid kontrollbesiktning så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall riskprovplatsen meddela körförbud för fordonet. Har fordonet sådana brister att det inte kan godkännas och meddelas inte körförbud förelägger riksprovplatsen fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid

inställa fordonet för kontrollbesiktning. Inställs inte fordonet inom föreskriven tid inträder körförbud för fordonet.

Enligt 87 § skall riksprovplatsen, om det vid kontrollbesiktningen visar sig att fordonet ändrats på sådant sätt att det borde genomgå registeringsbesiktning, förelägga fordonets ägare att inom en månad inställa fordonet till registreringsbesiktning enligt 38 §. Inställs inte fordonet inom förelagd tid inträder körförbud för detta.

Riksprovplatsen skall föra protokoll vid besiktningen, 86 §. Riksprovplatsen skall också i fråga om fordon som är registrerade i bilregistret enligt 89 § bl a lämna uppgift om kontrollbesiktning och om föreläggande enligt 87 § till trafiksäkerhetsverket.

Regeringen har i EES-propositionen 1991/92:170 bil. 1 föreslagit att riksprovplatssystemet skall avvecklas till förmån för öppna system. Detta gäller således även för den återkommande kontrollen för vilken det i stort saknas regler inom EG-rätten för hur den skall organiseras.

Enligt departementschefen får en övergång från riksprovplatssystemet till en öppen ordning i enlighet med EG:s system konsekvenser på flera sätt. En viktig följd är att den rättsliga karaktären på de berörda organens verksamhet förändras. Provningsorganens verksamhet innefattar inte något moment av myndighetsutövning. De utför sina uppgifter på uppdragsbasis och helt på egna vägnar. De fattar heller inga beslut på statens vägnar.

I det förslag till ny lag om teknisk kontroll som lämnas i propositionen avses SWEDAC kunna besluta om ackreditering av vissa organ (14 §). Med ackreditering avses i lagen en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. Vid ackrediteringen skall tillämpliga europeiska eller internationella standarder iakttas.

SWEDAC får återkalla en ackreditering om det ackrediterade organet inte längre uppfyller fordringarna för ackreditering eller i något väsentligt hänseende bryter mot de villkor som gäller för verksamheten (15 §). SWEDAC skall enligt förslaget också utöva tillsyn över de ackrediterade organens verksamhet (17 §) och har rätt att hos de organ som omfattas av tillsynen få tillträde till lokaler samt upplysningar och

handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen (18 §). Vidare regleras i lagen bl a SWEDAC:s rätt att ta ut avgifter för ackrediterade organ (20 §).

I mina förslag utgår jag från att de ändringar och den nya lag om teknisk kontroll som föreslås i propositionen kommer att antas av riksdagen och således bli gällande rätt.

Mitt förslag innebär att ASB:s monopol avskaffas i fråga om kontrollbesiktning på fordonsområdet och att besiktningsverksamheten öppnas för fristående företag som skall vara ackrediterade, s k tredjepartsorgan. Om mitt förslag följs bör förordningen om riksprovplatser och riksmätplatser ändras. I bilagan till förordningen bör ASB:s kontrollområde begränsas till att inte längre avse kontrollbesiktning (se bilaga 2).

I övrigt förutsätter mitt förslag ett system med ackreditering av de företag som skall få utföra kontrollbesiktning. Det system med ackreditering som föreslås i den nya lagen om teknisk kontroll fyller enligt min bedömning detta behov. Av den lagen följer också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om ackreditering.

De förändringar jag föreslår i gällande fordonskungörelse framgår av bilaga 2. Jag vill särskilt kommentera några av de ändringar som jag där föreslagit:

I fordonskungörelsen bör anges att kontrollbesiktning utförs av organ som ackrediterats enligt lagen om teknisk kontroll. Det är därvid rimligt att SWEDAC samråder med berörda myndigheter i frågor och ackreditering. En bedömning av ett fordon med ett godkännande eller underkännande som följd skall, såvitt framgår av förarbetena till lagförslaget, inte anses som myndighetsutövning om det utförs av ett ackrediterat företag. Någon annan reglering än i fordonskungörelsen torde därför inte vara nödvändig.

Däremot måste enligt min mening, meddelanden av körförbud enligt 83 § och förelägganden enligt 84 § resp 87 § vara att anse som myndighetsutövning. Paragraferna 83 - 84 bör därför ändras på så sätt att olika följder inträder vid ett underkännande beroende på bristernas art. Någon möjlighet att behålla föreläggande om registreringsbesiktning är enligt min bedömning inte möjlig. Istället kan den utformas som ett påpekande.

Som jag tidigare redogjort för i avsnitt 7.2 bör också möjligheterna att begränsa trafiksäkerhetsverkets prövning av underkännande vid kontrollbesiktning av ackrediterat organ utvidgas i förhållande till vad som kan göras idag.

Erforderliga föreskrifter i övrigt bör kunna meddelas av berörda myndigheter med stöd av bemyndiganden i respektive författning.

9 SAMMANFATTNING

Även om nivån på trafikens negativa effekter (olyckor, mijöpåverkan etc) alltjämt är för hög, kan man konstatera, att antalet döda i trafiken har minskat något och flera miljöindikatorer har förbättrats, trots att antalet fordon i trafik under de senaste trettio åren mer än fördubblats (från knappt 2 milj. till ca 4 milj. fordon).

Många faktorer bidrar till biltrafikens oönskade effekter. Den allmänna bedömningen är att förarens beteende i kombination med för höga hastigheter är den dominerande orsaken när det gäller trafiksäkerhet. För miljöpåverkan är sannolikt fordonets grundkonstruktion avgörande. Eftersom fordonen är i bruk under allt längre tid, är service och reparationer under drifttiden betydelsefulla för att de ska behålla sin vägvärdighet. Den här utredningen är avgränsad till besiktning av fordonet ur teknisk synvinkel.

Ansvaret för drift och underhåll av fordon vilar på ägaren. För konsumenten har besiktningen en servicefunktion. Eftersom trafiken är en kollektiv företeelse har emellertid samhället ett övergripande ansvar för effekter på miljö och olycksutveckling. Av detta skäl har det också funnits en obligatorisk, periodiskt återkommande kontroll av fordon i trafik sedan nära 30 år tillbaka. Ansvaret för denna har legat på AB Svensk Bilprovning (ASB), som är ett aktiebolag med myndighetsfunktioner. Majoritetsägare är svenska staten. Återkommande kontrollbesiktning är den tjänst som idag helt dominerar ASBs verksamhet.

Hur ofta behöver en bil kontrollbesiktas? Hur omfattande ska besiktningen vara? På vilket sätt ska besiktningen ske? Svaret på dessa och liknande frågor varierar mellan olika länder. I Sverige gäller t ex att personbilar för närvarande besiktas i hallanläggningar första gången efter två år och därefter det fjärde året, för att sedan testas varje år som bilen är i drift. I Norge har man i huvudsak förlitat sig till besiktning efter väg, s k flygande kontroller. I Danmark har man fram till nu haft besiktning i samband med överlåtelse/försäljning av fordon.

Regeringen har uppdragit åt mig att se över det monopol AB Svensk Bilprovning (ASB) har på återkommande kontrollbesiktning. Man vill öppna besiktningsmarknaden för konkurrens. Det finns två motiv till detta. Dels vill man

anpassa svenska krav på provning och kontroll till allt mer enhetliga regler inom Europa, dels vill man säkerställa en långsiktig effektivitet i samhället genom att i största möjliga utsträckning utsätta företag för konkurrens.

Genom EES-avtalet ska Europas länder harmonisera formerna för provning och kontroll. För periodisk bilbesiktning har EG beslutat om s k minimidirektiv, som anger att personbilar ska besiktas senast efter det fjärde året och därefter minst vartannat år, medan tunga fordon ska besiktas som i Sverige redan efter det första året och sedan varje år. Meningen är att själva besiktningen ska ske på en konkurrensutsatt marknad. De konkurrerande företagens kompetens och kapacitet kan underställas olika grad av formell prövning. Jag har utgått från att en formaliserad prövning av kompetens, kvalitetssäkringssystem etc ska ske genom s k ackreditering. I Sverige kommer Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC) att svara för detta på det tekniska området.

Samhällets allmänna trafikpolitik omvandlas av Trafiksäkerhetsverket, Naturvårdsverket och andra myndigheter till särskilda föreskrifter. Dessa har ASB hittills omsatt i besiktningsprogram när det gäller bilprovning. I den omvandling som nu sker av offentlig sektor i strävan att höja dess effektivitet och göra den mer serviceinriktad, vill regeringen i anslutningen till den internationella utvecklingen stimulera konkurrens inom så många system som möjligt. På detta sätt kommer enligt EG:s nya ordning privaträttsliga certifieringar att ersätta tidigare myndighetsbeslut om godkännanden av fordon. Ackrediterade företag kan därför genom certifikat intyga att ett fordon klarat kraven i den återkommande kontrollbesiktningen.

Jag har i mina överväganden i princip ställt två övergripande alternativ mot varandra: fristående besiktningsföretag mot integrerade serviceföretag som kan genomföra såväl besiktning som reparation av fordon. Den förra modellen är internationellt den vanligaste, medan den senare modellen använts där man snabbt velat bygga upp en ny besiktningsorganisation utan att samhället ska behöva göra omfattande nyinvesteringar. För konsumenten ger en sådan ordning fördelen att kunna förena besiktning och reparation/underhåll vid ett enda besök vid verkstad.

I Sverige finns redan genom ASB ett utbyggt stationsnät med 176 stationer, vilket gör att 97 % av landets bilinnehavare har högst 30 km till en anläggning. Att låta verkstäder och garage även svara för besiktningen skulle visserligen medföra servicevinster för konsumenten, eftersom antalet resor och kontakter minskar, men

det skapar samtidigt ett dilemma när det gäller opartiskheten i besiktningsarbetet. Det finns sålunda en tydlig intressekonflikt, om en verkstad både reparerar, fastställer reparationsbehovet och godkänner det egna reparationsarbetet. Erfarenheter från England tyder visserligen på att man inte ska överdriva den faktiska betydelsen av "opartiskhet vid bilbesiktning" som faktor för att höja trafiksäkerhet och minska miljöeffekterna av trafik. I det europeiska samarbetet betonas "service" snarare än "kontroll". Man kan dock säga att den svenska traditionen med stark inriktning på opartiskhet talar för att man ska behålla ett system som skiljer mellan reparation och godkännande. Det svenska systemet för kontrollbesiktning har som en tillgång ett inte oansenligt förtroendekapital att förvalta, vilket inte alltid kan sägas om bilbranschen i dess helhet.

En viktig faktor för mig har också varit den långsiktiga utveckling som sker inom reparationsbranschen. Generellt kan man säga, att ju mer komplicerade fordonen blir, desto större marknadsandel inom eftermarknaden får märkesverkstäderna. På lång sikt ökar sålunda monopoltendenserna på reparationssidan. En fristående besiktningsverksamhet skulle därmed stödja en fortsatt balans på marknaden till konsumenternas fördel. En viktig del i denna är det system som nu finns för registrering och spridning av statistiska uppgifter om besiktningsresultat. Nya aktörer på marknaden förutsätts därför knytas till denna databas, som även i framtiden bör skötas av TSV/Vägverket.

Mitt förslag är att ASBs monopol på periodisk kontrollbesiktning upphör i och med 1993 års utgång och att marknaden öppnas för fristående företag (ackrediterade tredjepartsorgan) fr o m den 1 januari 1994. Det ska vara möjligt att använda egen eller annat företags tekniska utrustning för denna besiktning.

Det är viktigt att överväga vad som behöver göras för att det reellt ska bli möjligt för nya företag att etablera sig på marknaden, som sålunda sedan nära trettio år dominerats av en enda aktör. Jag föreslår två särskilda åtgärder för att underlätta detta. Dels bör det vara möjligt för nya aktörer att använda även andra företags utrustning. Genom att nya besiktningsföretag kan utnyttja befintliga anläggningar hos transportföretag, garage och verkstäder, minskar man avsevärt deras etableringskostnad. Därigenom kan inträdet på marknaden bli snabbare. Antalet besiktningsstationer kan också förväntas öka markant och därmed förbättras tillgängligheten för konsumenten. Det är sannolikt att flera befintliga anläggningar

idag har överkapacitet, vilket vid ett höjt utnyttjande förbättrar företagens ekonomiska bärighet.

Den andra åtgärden är att stärka den interna konkurrensen inom ASB genom att bolagisera de tio regioner som nu finns, eventuellt i samband med en privatisering. Fördelen med en stor, sammanhållen organisation är att den kan bära större overhead-kostnader, t ex för forskning och utveckling. Genom att lyfta av sådana insatser till helt fristående organisationer, skulle man kunna betona själva besiktningsarbetets form som småföretagande. Det kvalificerade FoU-arbetet vid ASBs Jordbro-anläggning (Motortestcentret, MTC) kan söka sig en bredare bas än enbart ett beroende av den svenska marknaden och Naturvårdsverket samt ASBs egna behov. MTCs resultat skulle därmed också bli tillgängliga även för andra marknadsaktörer.

För etablering av nya företag är inte bara organisationskraven av betydelse, utan även marknadsvillkoren är centrala. De bör vara kända och stabila. För lönsamheten är t ex prisbildning, besiktningsuppdragens omfattning och alternativa besiktningsmöjligheter grundläggande faktorer. Här kan finnas ett intresse både från inhemska och utländska företag, att utnyttja fördelen av harmoniserade regler inom Europa till en marknadsexpansion. På den nyligen öppnade franska marknaden har t ex tyska Dekra och TÜV etablerat sig.

Att besikta en privatbil kostar hösten 1992 210/230 kr (beroende på ålder) och att besikta ett tungt fordon i normalfallet 410 kr och upp till 685 kr. Den totala marknaden för kontrollbesiktning är nu ca 1 miljard kronor. Totalt utförde ASB 1991 drygt 5 miljoner besiktningar. För närvarande är prissättningen kontrollerad. Jag föreslår att denna ordning kommer att behållas till dess man bedömer att en fungerande konkurrens etablerats på marknaden. Priset bör dock anges som ett högsta pris, som sålunda kan underskridas. På sikt bör priset sättas fritt på marknaden.

Andra överväganden om besiktningsmarknaden kan t ex gälla det utredningsförslag regeringen fått i höst att göra en omfördelning av besiktningsinsatserna i hall till förmån för ökade vägkontroller. EGs minimidirektiv för besiktning av privatbilar kräver också färre obligatoriska hallbesiktningar av bilägarna än vad som hittills gällt i Sverige. Utvecklingen av ny teknik innebär att man kan förvänta sig ökade krav på inbyggda diagnossystem i fordonen och utökade möjligheter att göra selektiva inkallelser av fordon efter vägkontroller. Denna typ av förändringar av

marknadsvillkoren påverkar besiktningsföretagens intäkter och kostnader på avgörande sätt. Huvudinriktningen på mitt uppdrag har emellertid gällt vilka aktörer som bör finnas på marknaden.

Jag har gjort två särskilda överväganden. Det ena gäller glesbygdens service. Det andra avser effekterna av föreslagna förändringar på ASB.

Biltätheten i städer är avsevärt större än i glesbygdsområden. Jag har i första hand definierat BD, AC, Z, Y, W och S som glesbygdslän. Enligt SCBs statistik finns där utanför tätort en personbilspark på ca 300 000 bilar, dvs mindre 10 % av landets totala personbilspark. Enligt ASBs beäkningar skulle man behöva höja prisnivån maximalt till ca 400 kr i glesbygd för att nå idag satta avkastningskrav på de stationer man där har. En möjlighet är att tillåta en sådan prishöjning. Genom att låta besiktningsföretag fritt etablera sig och bilda nätverk med existerande företag med tillräckliga anläggningar, bör emellertid enligt min uppfattning en rimlig service kunna upprätthållas även i glesbygd vid en väsentligt lägre prisnivå. Detta särskilt om man förlänger den tidsperiod då man ska besikta bilen. Ju längre besiktningsperiod, desto större är sannolikheten att fordonet åtminstone någon gång kommer att föras till en större ort, med besiktningsanläggning. Utvecklingen av mobila enheter med hög kvalitet gör det också möjligt att ha ambulerande anläggningar. En möjlighet att tillgripa i särfall är också dispenser från uppställda besiktningsregler, dvs relevansen av besiktningsinsatsen sätts då före uniformiteten i regelföljning.

Det andra övervägandet som gjorts avser effekterna på ASB. I den interna redovisningen går idag ca 15 av de 176 stationerna med underskott. Ytterligare några stationer har otillräcklig avkastning. Man får vid konkurrens räkna med att företaget kommer att göra volymförluster, som endast delvis kan pareras med ökad produktivitet. Enligt mina bedömningar är företaget mycket pris- och volymkänsligt. Det beror på den intäkts- och kostnadsstelhet som finns. Prisdifferentieringen och kostnadsfördelning mellan olika besiktningsinsatser och besiktningsorter är idag inte tillräcklig. Dessutom har företaget tunga fastighetskostnader och inte obetydliga overhead-kostnader för central verksamhet, vilket kommer att påverka resultatet negativt vid förlust av marknadsandelar och en ren volymnedgång för besiktning i hall.

Bilaga 1

KONTAKTADE NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA ORGANISATIONER

AB Svensk Bilprovning
Bilindustriföreningen
Dekra, Stuttgart
Däckspecialisternas Riksförbund
EG-kommissionens trfaikenhet, Bryssel
Försäkringsbolaget Ansvar
Försäkringsbolaget WASA
Försäkringsaktiebolaget Holmia
Försäkringsaktiebolaget Skandia
Försäkringsbolaget Folksam
Grossistförbundet Svensk Handel
Industriförbundet
Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning
Konsumentverket
Kommerskollegium
Kommunikationsdepartementet
Kungl. Automobil Klubben
Länsförsäkringsbolagens AB
Miljö- och Naturresursdepartementet
Ministère des Transports Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, Paris
Motorbranschens Riksförbund
Motorförarnas Helnykterhetsförbund
Motormännens Riksförbund
MAMAS, National Physical Laboratory, Teddington
Näringsdeparementet
Näringsfrihetsombudsmannen
OK Marknadsservice
Sveriges arbetsledarförbund
Sveriges industriarbetarförbund
Statens Naturvårdsverk
Statens Pris- och Konkurrensverk
Statens Vägverk
Statens Väg- och trafikinstitut
Styrelsen för teknisk ackreditering, SWEDAC
Svenska Busstrafikförbundet
Svenska Taxiförbundet
Svenska Åkeriförbundet
Svenska Shell AB

Svenska Statoil AB
Svenska Arbetsgivareföreningen
Sveriges Bildelsgrossisters Förening
Trafiksäkerhetsverket
Transportrådet
Trygg-Hansa försäkringsaktiebolag
TÜV, Essen
Vehicle Inspectorate, Bristol

Bilaga 2

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till ändringar av förordningen (1989:527) om riksprovplatser och riksmätplatser

I bilaga 1 om AB Svensk Bilprovning tilläggs en punkt
"d) kontrollbesiktning"

Förslag till ändringar i fordonskungörelsen (1972:595)

I 74 § om Kontrollbesiktning tillfogas i stället för texten "Kontrollbesiktning utförs av riksprovplatas" följande:

"Kontrollbesiktning utförs av organ som ackrediterats enligt lagen om teknisk kontroll. Innan organet ackrediteras skall Styrelsen för teknisk ackreditering samråda med berörda myndigheter. Detsamma gäller innan en ackreditering återkallas."

Ny lydelse för 80 §:

"Den som till kontrollbesiktning inställer ett fordon som underkänts vid kontrollbesiktning eller för vilket körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning har meddelats skall förete den handling i vilken underkännadet eller förbudet eller föreläggandet har meddelats."

Ny lydelse för 83 §:

"Har ett fordon vid kontrollbesiktning andra brister än som avses i 82 § skall fordonet underkännas.

Inställs fordonet inte till ny kontrollbesiktning inom en månad från dagen för den första kotnrollbesiktningen inträder körförbud för fordonet. Är bristerna av sådan allvarlig art att fordonet inte kan brukas utan fara för trafiksäkerheten gäller omedelbart körförbud för fordonet.

Körförbud gäller till dess ny kontrollbesiktning sker. Utan hinder av att körförbud meddelatsfår fordonet användas vid provkörning i omedelbart samband med reparation och för färd kortaste lämpliga väg från plats där reparation utförts till till besiktning."

84 § upphävs.

Ny lydelse av 85 § 1:a stycke:

"Inställs inte fordon till kontrollbesiktning inom tid som anges i 75 och 77-79 §§ inträder körförbud för fordonet från och med kalendermånaden efter den månad varunder fordonet senast skulle ha inställts till besiktning. I fråga om sådant förbud äger 83 § tredje stycket motsvarande tillämpning."

Ny lydelse av 86 §:

"Vid kontrollbesiktning förs protokoll. Av protokollet skall framgå

1 om fordonet godkänts eller underkänts
2 de brister som lett till att ett fordon underkänts
3 om körförbud gäller
4 om fordonet skall inställas till ny kontrollbesiktning
5 påpekande om registreringsbesiktning samt
6 brister som har konstaterats även om de inte lett till att fordonet underkänts

Protokollet skall efter avslutad förrättning överlämnas till fordonetsförare."

Ny lydelse av 87 §:

"Visar det sig vid flygande inspektion att fordonet ändrats på sådant sätt som avses i 38 § första stycket skall förrättningsmannen förelägga fordonets ägare att inom en månad inställa fordonet till registreringsbesiktning enligt 38 §.

Inställs inte fordonet till registreringsbesiktning inom förelagd tid, inträder körförbud för fordonet. I fråga om sådant förbud gäller bestämmelserna i 83 § tredje stycket.

Visar det sig vid kontrollbesiktning att fordonet har ändrats på sådant sätt som avses i 38 § första stycket skall det provande organet påpeka det för fordonets förare."

Ny lydelse av 88 §:

"Inträder körförbud vid kontrollbesiktning förser det provande organet fordonet med ett körförbudsmärke.

Ny lydelse av 89 §:

"Det provande organet skall lämna uppgift om kontrollbesiktning i fråga om fordon som är registrerade i bilregistret till trafiksäkerhetsverket och i fråga om fordon som är registrerade i det militära fordonsregistret till försvarets materielverk. Om

kontrollbesiktning av fordon som brukas enligt turistvagnslicens skall uppgift lämnas till vederbörande tullmyndighet.

Om kontrollbesiktning av andra fordon än som avses i första stycket skall det provande organet lämna uppgift till den länsstyrelse som ha meddelat föreläggande om kontrollbesiktning eller inom vars område körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning har meddelats."

Ny lydelse av 115 §:

"Ägaren av ett fordon får begära trafiksäkerhetsverkets provning av körförbud som har meddelats av polisman eller bilinspektör och av underkännande vid kontrollbeisktning av ackrediterat organ enligt 83 § andra stycket.

Ett beslut av riksprovplats vid besiktning som avses i 55 § får överklagas hos trafiksäkerhetsverket.

Ett beslut av riksprovplats enligt 62 a § får överklagas hos regeringen."

(Juni 1992)

Periodisk fordonskontroll i Norden

	Sverige	Norge	Danmark	Finland	Island	Färöarna	EGs minimikrav
Totalt bilbestånd (milj)	3,9	1,9	1,9	2,2	0,14	0,018	
Kontrollorganisation	privat (statsägt)	statligt	statligt	statligt	privat (statsägt)	statligt	
KONTROLLINTERVALL (ÅR)							
Personbilar	2.2.1.	stickprov	–	3.2.1.	3.1.1.	1.1.1.	4.2.2.
Lastbilar ≤ 3,5 ton	2.2.1.	stickprov	5.1.1.	2.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	4.2.2.
Lastbil/buss > 3,5 ton	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.
Taxi	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	½½½	1.1.1.
Bussar i yrkesmässig trafik	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1 —> 5 [4] 5 —> ½ ½ ½	1.1.1.	½½½	1.1.1.
Släpvagnar ≤ 3,5 ton	2.2.2. —> 10 10 —> 1.1.1.	—	—	2.2.2. [2]	3.1.1. [3]	—	—
Släpvagnar > 3,5 ton	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.
MC ingår (i regel samma intervall som personbilar)	Ja [1]	Ja	—	—	Ja	Ja	—
INGÅENDE MILJÖKONTROLL							
Avgaskontroll, diesel	Ja	—	—	—	—	—	—
–"– bensin	Ja	Ja	—	—	Ja	Ja	Ja
Fordonsbuller	—	—	—	—	—	—	—

1) Kontrollintervall som släpvagnar ≤ 3,5 ton

2) Endast släpvagn med broms.

3) Med totalvikt av högst 5 000 kg. Släpvagnar med egenvikt < 500 kg (inkl husvagnar) är besiktningsfria.

4) Gäller alla bussar

Bilaga 3

Kontrollbesiktning
i Västeuropa
1986-01-30
Rev. 1989-06-12
Rev. 1992-05-08

	Sverige	Norge	Danmark	Finland	Tyskland	Österrike	Schweiz	Belgien	Nederländerna	Luxemburg	Storbritannien	Island	Frankrike	Italien	Spanien
Totalt bilbestånd (milj)	3,9	1,9	1,9	2,2	36,7	3,2	3,5	4,0	5,7	—	25,8	0,14	28,5	29,6	13,9
Kontrollorganisation	privat (stats-ägt)	statl	statl	statl	privat	statl	statl (kanton-vis)	privat	statl & aukt	statl	statl & aukt	privat (stats-ägt)	statl	statl	statl & privat
KONTROLLINTERVALL (ÅR)															
Personbilar	2.2.1.	Stick-prov	—	3.2.1	3.2.2.	3.2.1.1.	(Vaud) 4.3.3.	4.1.1.	4.1.1.	3½1.1.	3.1.1.	3.1.1.	5.3.3.	2.5.5.	5.2.2.1.1.
Lastbilar < 3,5 ton	2.2.1.		5.1.1.	2.1.1.	2.2.2.	3.2.1.1.	3.3.3.	1.1.1.	4.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	4.2.2.	2.5.5.	2.2.1.1.1. 10 —> 1/2.1/2.
Lastbil/buss > 3,5 ton	1.1.1	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	2.8 ton [1] 1.1.1.	3.1.1.	3.3.3.	1.1.1.	1.1.1.	1/2.1/2.1/2	1.1.1.	1.1.1.	5.1.1.1.	2.1.1.	1.1.1 —> 10 10 —> 1/2.1/2.
Taxi	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	—	1.1.1.	1.1.1.	1/2.1/2.1/2.	1/2.1/2.1/2.	1/2.1/2.1/2.	—	1.1.1.	2)	2.1.1.	1.1.1/2.1/2.
Bussar i yrkesmässig trafik	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.[5]	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1/3.1/3.1/3.	1/2.1/2.1/2.	1/2.1/2.1/2.	1.1.1.	1.1.1.	2)	2.1.1.	1.1.1 —> 10 10 —> 1/2.1/2.
Släpvagnar ≤ 3,5 ton	2.2.2—> 10 10 —> 1.1.1.	—	—	—[7]	2.2.2.	3.2.1.1.	3.3.3.	camp o. båt 2.2.2. övriga 1.1.1.	—	3½1.1.	1.1.1.	1.1.1.[6]	—	2.1.1.	2.2.2.1.1.
Släpvagnar > 3,5 ton	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	1.1.1.	750kg[1] 3.1.1.	3.3.3.	1.1.1.	1.1.1.	1/2.1/2.1/2.	1.1.1.	1.1.1.	—	2.1.1.	1.1.1 —> 10 1/2.1/2 —> 15 15 —> 1/3.1/3.
MC ingår (i regel samma intervall som personbilar)	Ja[3]	Ja	—	Ja	Ja	Ja	—	—	—	Ja	Ja	Ja	—	—	—
INGÅENDE MILJÖKONTROLL															
Avgaskontroll, diesel	Ja	—	—	—	—	—	Ja	Ja	—	Ja	Ja	—	—	Ja	Ja
–"– bensin	Ja	Ja	—	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	—	Ja	—	—	Ja
Fordonsbuller	—	—	—	—	Ja	4)	Ja	4)	—	4)	Ja (endast bussar)	—	—	Ja	Ja

1) Istället för 3,5 ton tillämpas denna gräns.
2) Uppgifter saknas.
3) Kontrollintervall som släpvagnar ≤ 3,5 ton
4) Kontroll med mätinstrument
5) Alla bussar äldre än 5 år — 1/2.
6) Släpvagn med egenvikt < 500 kg är inte registreringspliktiga.
7) Släpvagn med bromsar 2.2.2.

Regioner och bilprovningsstationer

Bilprovningsstationer 1992-05-01

Region 1
Arjeplog
Arvidsjaur
Boden
Gällivare
Haparanda
Jokkmokk
Kalix
Karesuando
Kiruna
Luleå
Pajala
Piteå
Älvsbyn
Överkalix
Övertorneå

Region 2
Funäsdalen
Gäddede
Hammarstrand
Härnösand
Järpen
Kramfors
Lycksele
Norsjö
Skellefteå
Sollefteå
Sorsele
Storuman
Strömsund
Sundsvall
Sveg
Timrå
Tärnaby
Umeå
Vilhelmina
Ånge
Ånäset
Åsele
Örnsköldsvik
Östersund

Region 3
Avesta
Bollnäs
Borlänge
Edsbyn
Falun
Gävle-Norr
Gävle-Söder
Hedemora
Hudiksvall
Ljusdal
Ludvika
Malung
Mora
Rättvik
Sandviken
Särna
Söderhamn
Vansbro

Region 4
Enköping
Haninge
Järfälla
Märsta
Nacka
Norrtälje
Nynäshamn
Sollentuna
Solna
Stockholm-Högdalen
Stockholm-Sätra
Stockholm-Vinsta
Södertälje
Tierp
Täby
Uppsala-Fyrislund
Uppsala-Librobäck
Östhammar

Region 5
Arboga
Eskilstuna
Fagersta
Flen
Hallsberg
Karlskoga
Katrineholm
Köping
Lindesberg
Nyköping
Sala
Strängnäs
Västerås
Örebro-Bista
Örebro-Lillån

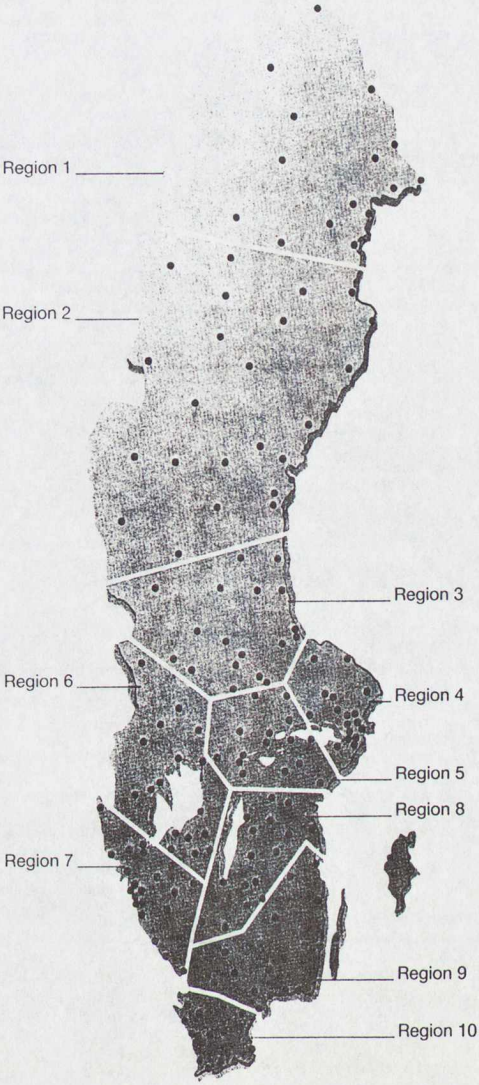
Region 6
Arvika
Bengtsfors
Falköping
Filipstad
Hagfors
Karlstad
Kristinehamn
Lidköping
Mariestad
Skara
Skövde
Sunne
Sysslebäck
Säffle
Tidaholm
Vara
Åmål

Region 7
Alingsås
Borås
Falkenberg
Göteborg-Aröd
Göteborg-Sisjö
Göteborg-Tagene
Halmstad
Kinna
Kungsbacka
Kungälv
Lysekil
Mölndal
Partille
Stenungsund
Strömstad
Trollhättan
Uddevalla
Ulricehamn
Varberg
Vänersborg

Region 8
Eksjö
Finspång
Gislaved
Jönköping
Kisa
Linköping
Motala
Mjölby
Norrköping
Nässjö
Sävsjö
Tranås
Valdemarsvik
Vetlanda
Visby
Värnamo
Åtvidaberg

Region 9
Borgholm
Kalmar
Karlshamn
Karlskrona
Ljungby
Markaryd
Nybro
Olofström
Oskarshamn
Ronneby
Sölvesborg
Tingsryd
Vimmerby
Västervik
Växjö
Åseda
Älmhult

Region 10
Eslöv
Helsingborg
Hässleholm
Hörby
Klippan
Kristianstad
Landskrona
Lund
Malmö-Fosie
Malmö-Valden
Simrishamn
Skurup
Trelleborg
Ystad
Ängelholm



ASBs historia i sammandrag

1963

ASBs historia börjar med riksdagsbeslutet om periodisk fordonskontroll våren 1963 och bolagsbildningen den 20 september samma år.

1964

Besiktningsverksamhet startar den 1 juli i Stockholm, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Helsingborg, Arvika och Söderhamn. Flertalet bilinspektörer hos Statens bilinspektion accepterar anställning i ASB.

1965

Den definitiva starten sker 1 januari på 108 fasta stationer och 27 besöksstationer. Ca 800 000 fem år och äldre fordon kontrollbesiktigas. I november publiceras den första statistiska rapporten. Ca 30% av fordonen underkänns, 12 av 1 000 får körförbud.

1966

Fyraåringarna kommer med. Närmare 1,8 miljoner besiktningar utförs. Underkännandefrekvensen är över 30%, men körförbuden minskar till ca 8 per 1 000 fordon. Stationsnätet utökas. Statistik presenteras även på engelska.

1967

Treåringarna ingår, och därmed är det utrsprungliga beslutet genomfört. Stationsnätet byggs ut ytterligare, och vissa provisoriska lokaler ersätts av nya. ASB blir fastighetsägare, tidigare var alla stationer förhyrda. Högertrafik införs den 3 september.

1968

Delar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bildar tillsammans med Högertrafikkommissionen stommen i det nya trafiksäkerhetsverket, som startar den 1 januari. Statens bilinspektion ombildas till en regional organisation i det nya verket med sju distrikt. Nya fordonskrav beslutas.

1969

TSV föreslår att kontrollbesiktningen skall gälla även två år gamla fordon. Flera nya fordonskrav införs, bl a krav på bilbälten. HK flyttar från Vattenfalls komplex i Råcksta till nuvarande lokaler.

1970

Den 1 juli höjs avgifterna för kontrollbesiktning för första gången sedan 1 juli 1964. Orsaken är att CO-kontroll införs. Miljökrav även för nya bilar beslutas, liksom att två år gamla bilar skall genomgå årlig kontrollbesiktning.

1971

Tvååringarna ingår, och besiktningsvolymen närmar sig 3 miljoner per år. Antalet anställda (heltidstjänster) överstiger 1 500 och ASB har nu 160 bilprovningsstationer på 150 orter. Alla ASB-anställda får 40-timmarsvecka.

1972

Bilregistersystemet läggs om, vägtrafikbeskattningen ses över och en ny vägtrafiklagstiftning införs. Rullenheter för röktäthetskontroll börjar införas hos ASB. ASB är värd för CITAs plenarmöte.

1973

Bilägarna får "Anmodan om kontrollbesiktning". Centralbokning införs i Stockholm. Kilometerräknarbesiktning blir en ny arbetsuppgift för ASB. Snöskotrar och andra terrängfordon besiktigas inför registreringen år 1974. ASB-anställda får lön via ADB-teknik.

1974

Kilometerskatt införs för dieselfordon. Registreringsplikt för terrängfordon införs 1 juni. ASB träffar överenskomelse med AB Provet om köp av 44 fastigheter 1975 resp 1977. Rullenheter för kontroll av röktäthet och km-räknarfunktion installeras på många stationer.

1975

Försöksverksamhet med kontroll av avgasutsläpp enligt avtal med TSV inleds vid avgaslaboratoriet i Barkarby. ASB slutar sätta kontrollmärken på vindrutan. Konditionsbesiktningen moderniseras.

1976

Miljökraven på de nya bilarna skärps. Även utsläppen av kväveoxider begränsas. "Anmodan" ersätts av "Besiktningsunderlag". Statens provningsanstalt föreslår att ASB skall bli riksprovplats för fordon. Nytt huvudprotokoll införs. Fordonsparkens tillväxt avstannar.

1977

Antalet anställda (heltidstjänster) passerar 2 000. Besiktningsvolymen är ca 3,7 miljoner, antalet stationer 167, varav ASB nu äger ca 40%. Underkännandefrekvensen har nu sjunkit till drygt 21% och bara 2 fordon per 1 000 får körförbud.

1978

Den 1 juli 1978 blir ASB riksprovplats för fordon och övertar typbesiktning och avgascertifiering av nya fordon, TIR- och ADR-besiktningar. Statens provningsanstalt blir ASBs tillsynsmyndighet. Programmet för kontrollbesiktning revideras och presenteras i ny form.

1979

ATP-besiktning och stjärnmärkning av bussar tillkommer som nya arbetsuppgifter för ASB. Naturvårdsverket övertar bilavgasfrågorna av TSV. Nya kassaregister tas i bruk. Den första kvinnliga bilprovaren gör entré.

1980

Besiktningsvolymen tangerar 4-miljonerstrecket. ASB har nu 171 stationer i 160 kommuner. Underkännandefrekvensen är strax under 21% och körförbud drabbar bara ett fordon per 1 000. Reglerna för kontrollbesiktning av uthyrningsbilar ändras.

1981

Begränsad registreringsbesiktning införs, vilket innebär att ASB mister ca två tredjedelar av vägningarna. Fordonsparken börjar ånyo växa. ASB begär ändrade installelseregler för lastbilar och bussar över 12 tons totalvikt.

1982

Lastbilar och bussar över 12 tons totalvikt får samma installelseregler som släpvagnar. Besiktningsinstrumenten försvinner och ersätts av registreringsunderlag. ASBs inskrivningsrutiner förenklas. Nya regler för amatörbyggda och ombyggda fordon införs. Återkommande besiktning av fordonsmonterade kranar tillkommer som ny arbetsuppgift.

1983

Lämplighetsbesiktning av taxi försvinner. Stationsnätet omfattar nu 175 stationer i 161 kommuner. ASB äger över hälften av stationerna. Kopplingsklassning införs.

1984

Bromskontrollen på den tunga fordonsparken utökas. En databas läggs upp, som bl a ger underlag till "Bilens Svaga Punkter", men också kan ge svar på många frågor. Körförbudsfrekvensen ökar, efter att oavbrutet ha minskat sedan 1965.

1985

Centralbokningen i Stockholm datoriseras och en framtida datorisering av kassa-, inskrivnings- och rapporteringsrutiner beslutas. ASB blir godkännandeinstans för företag som skall plombera taxametrar. Beslut fattas om uppförande av ett motortestcenter, och

För utredningen om avmonopolisering av återkommande bilbesiktning:

MÖJLIGHETER ATT ANVÄNDA FEAT-TEKNIK FÖR AVGASKONTROLL

Åke Sjödin, Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning

Vad är FEAT-teknik?

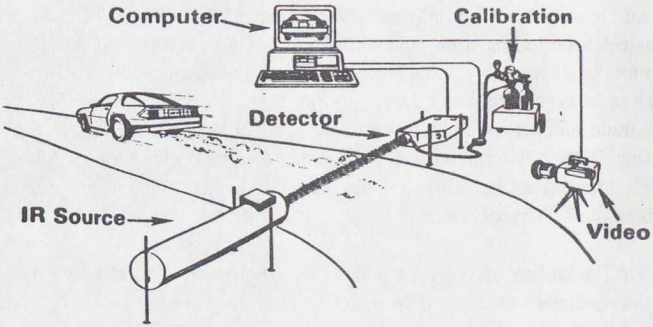
FEAT är en förkortning av Fuel Efficiency Analyser Test. Detta namn kommer av att tekniken ursprungligen utvecklades för att kunna mäta den faktiska bränsleekonomin hos stora personbilsflottor i USA. I och med att tekniken alltmer kommit att tillämpas i renodlade luftvårdssammanhang, dvs med syftet att mäta verkliga bilavgasemissioner på väg, börjar man delvis överge det förstnämnda något föråldrade namnet, och ofta används nu förkortningen RSD, vilket står för Remote Sensing Device (alternativt Remote Sensing Detector eller Remote Smog Detector). Enkelt uttryckt är det alltså ett sätt att mäta avgasutsläpp från enskilda fordon i trafiken med fjärranalysteknik.

FEAT-tekniken utvecklades under andra hälften av 80-talet av en forskargrupp vid universitetet i Denver, USA under ledning av professor Donald H. Stedman [1]. Fram till idag har denna grupp, delvis i samarbete med andra forskargrupper, gjort avgasmätningar på över en halv miljon fordon i trafik, främst i USA, men även i länder som Kanada, Mexiko, England och Sverige [2-4]. De viktigaste resultaten från dessa mätningar (Mexico City undantaget) kan sammanfattas med att de flesta bilar är "rena", dvs har låga utsläpp, men att i grova drag 10% av ett givet personbilskollektiv svarar för hälften eller mer av dess samlade CO-utsläpp, och oberoende av om det är i ett område med obligatoriskt avgaskontrollprogram eller inte. Dessa 10% är bilar som är antingen dåligt skötta eller har icke-fungerande avgasreningssystem. FEAT-teknikens kanske starkaste sida är just möjligheten att kunna identifiera dessa s k "gross polluters" ute i trafiken. Andra exempel på tidigare tillämpningar av tekniken är studier av de faktiska utsläppseffekterna av storskalig introduktion av alternativa bränslen samt verifiering av emissionsmodeller för vägtrafik [5,6].

I och med den nya amerikanska luftvårdslagen har FEAT-tekniken även blivit intressant i samband med utvecklingen av nya avgaskontrollprogram. Detta berörs närmare i kommande avsnitt.

Hur fungerar tekniken?

De FEAT-instrument som finns tillgängliga idag mäter utsläppen av kolmonoxid (CO), totalkolväten (HC) och koldioxid (CO_2). NO_x-mätningar kommer sannolikt att vara möjliga inom en snar framtid. Mätprincipen bygger på att alla tre gaserna absorberar ljus inom IR-området. Ett instrument består av en detektor för IR-ljus, en IR-ljuskälla, en persondator samt en videokamera med tillhörande videomonitor. Inom loppet av en sekund kan instrumentet mäta utsläppen från ett enskilt fordon i hastigheter upp till 100 km/h. Det gör att på kort tid utsläppen från ett mycket stort antal fordon kan mätas. Mätförfarandet är mest lämpat för enfilig trafik. En skiss över en mätuppställning ges i figuren nedan.



IR-lampan sänder ut ljus från vägkanten tvärs över vägbanan i avgasrörshöjd. Ljusstrålen tas emot av detektorn, en IR-spektrofotometer, placerad på den motsatta vägkanten. En persondator ansluten till spektrofotometern analyserar mottagna spektra. Lagringen av data aktiveras först när en bil bryter ljusstrålen. Datorn utnyttjar mätvärdena insamlade strax före bilens front som bakgrundsvärden, vilka subtraheras från värdena uppmätta i avgasplymen efter bilen, för att erhålla utsläppen sammanhörande med det enskilda fordonet. För varje fordon görs en mätserie omfattande ca 0.5 s med mätningar av CO-, HC- respektive CO_2-halter var 10:e ms, d v s totalt 50 mätningar för varje komponent. CO- resp. HC-halten avsätts mot motsvarande CO_2-halt, och ur en linjär regression beräknas kvoten CO/CO_2 resp. HC/CO_2. Ur en grundläggande bränsleförbränningsformel beräknas slutligen volyms%-koncentrationerna av CO och HC i de outspädda avgaserna med hjälp av dessa kvoter. Endast utsläppsvärden för vilka en tillräckligt hög korrelation mellan CO- och CO_2-halter respektive HC- och CO_2-halter erhållits, godkänns och lagras, övriga förkastas. Med detta tillvägagångssätt försäkrar man sig om att avgasplymen uppehållit sig i strålgången tillräckligt länge för att ge hög tillförlitlighet i utsläppsbestämningen. Via persondatorn är själva mätenheten synkroniserad med en videokamera. På videomonitorn kan direkt avläsas tidpunkten då fordonet bryter ljusstrålen, samt de uppmätta CO-, HC- och CO_2-halterna. Videoupptagningen gör det möjligt att med uppgifter från bilregistret relatera enskilda utsläppsvärden till bilfabrikat, bilmodell, årsmodell etc.

Verifiering och utvärdering av FEAT-tekniken

FEAT-instrumentets tillförlitlighet har till att börja med validerats i två undersökningar genom parallella mätningar med konventionella mätinstrument, mellan vilka man kunnat konstatera en mycket god överensstämmelse [7,8]. Vidare har det amerikanska naturvårdsverket (EPA) nyligen gjort en fullständig utvärdering av FEAT-tekniken. De viktigaste slutsatserna i denna utvärdering har nyligen sammanfattats i en engelsk studie [3]:

- Teorin bakom FEAT-tekniken, dvs ekvationerna för att överföra råa FEAT-data till emissioner uttryckta som volymsprocent i outspädda avgaser, är sund och inte unik för FEAT. Det sistnämnda innebär att data från konventionella emissionsmätinstrument kan utvärderas med FEAT-ekvationerna utan märkbara fel.

- FEAT-ekvationerna är giltiga inom hela det intervall för CO-emissioner som är aktuellt för bilavgaser, och tycks inte leda till felaktigheter i emissionsvärden för bilar med intermittent fungerande katalysatorer. Dock är det viktigt att beakta den korta integrationstiden för en FEAT-mätning (<1 s) mot bakgrund av att under vissa körbetingelser ett fordons emissioner kan variera kraftigt inom ett litet tidsintervall.

- Flera användbara parametrar kan härledas från FEAT-instrumentets primära mätningar av haltkvoter, t ex emissioner uttryckta som volymsprocent i outspädda avgaser, massemissioner som gram CO per liter förbrukat bränsle, samt mått på förbränningseffektiviteten, t ex det effektiva luft/bränsleförhållandet ("A/F-ratio").

- Fel i emissionsbestämningarna orsakade av osäkerheter i bränslesammansättning och emissioner av kolväten är små, och kan korrigeras för genom att inkorporera ny information och/eller ny instrumentering i FEAT-systemet.

- FEAT-instrumentets noggrannhet och precision är jämförbar med instrument för konventionella tomgångsprov: en noggrannhet på ca $\pm 5\%$ av skalutslaget, samt en precision vid låga CO-halter på $\pm 0.2\%$, resp. vid höga på $\pm 0.3\%$.

- Parallella mätningar av CO-emissioner med FEAT och ett konventionellt mätinstrument uppvisar en mycket god överensstämmelse. En regressionsanalys ger en lutningskoefficient och en korrelationskoefficient på 0.99 (för båda).

- FEAT-tekniken är kapabel att korrekt mäta förändringar i ett fordons CO-emissioner, t ex en katalysatorbil som går från kallstart till varmkörd motor. I normalfallet erhålls dock bara en momentan mätning per fordon.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det inte finns någon anledning att ifrågasätta riktigheten i FEAT-teknikens princip för att bestämma avgasemissioner. Man bör dock beakta att i en verklig trafikmiljö mätningarna oftast görs endast en gång på varje fordon, och representerar en kort integrationstid.

Konsekvenser av "1990 Clean Air Act Amendments" för tillämpningen av FEAT-teknik i amerikansk kontrollbesiktning

1990 antogs den nya amerikanska luftvårdslagen, "Clean Air Act", vilken i strikt bemärkelse inte är någon egentlig lag, eftersom USA's federala regering snarare anger riktlinjer för innehållet i de lagar som sedan skrivs av de enskilda staterna. I de senare antagna tilläggen, "Amendments", till "Clean Air Act", krävs att varje stat inom två år ska ta fram ett åtgärdsprogram för att påskynda reduktionen av utsläpp från "in-use motor vehicles" i de områden där riktvärdena för god luftkvalitet alltjämt överskrids [9]. I den specifikation på vad ett sådant åtgärdsprogram enligt tilläggen som minimum ska innehålla, anges bl a "Computerized emission analyzers, including *on-road testing devices*". Vidare skrivs att åtgärdsprogrammen till alla delar ska uppfylla de riktlinjer som ställs upp för de förstärkta kontrollbesiktningsprogrammen av de federalt ansvariga myndigheterna. Dessa riktlinjer ska omfatta en "performance standard" som ska uppnås genom att kombinera emissionstester, inklusive "*on-road emission testing*", med kontroller för att detektera och åtgärda fordon med icke-fungerande avgasreningssystem.

Skrivningen i "Clean Air Act Amendments" har lett till att det i flera amerikanska stater har tagits fram lagförslag som anger att "remote sensing devices" ska användas i de nya avgasbesiktningsprogrammen. I april 1992 återfanns bland dessa stater bl a Kalifornien, Michigan, Texas, Virginia, Maine och Rhode Island. 60% av USA's stater uppges vara mycket positiva till att utnyttja FEAT-teknik i sina framtida besiktningsprogram. New York, Utah, Pennsylvania, New Hampshire, Louisiana, Illinois och Colorado är exempel på stater som kommit mer eller mindre långt med att ta fram lagförslag som omfattar användning av FEAT.

Det hittills mest långtgående lagförslaget ("The Hart bill") vad gäller utnyttjande av FEAT-teknik som ett sätt att skärpa insatserna mot mot bilarnas utsläpp, finns i Kalifornien [10]. Tyngdpunkten i förslaget ligger på upprättandet av program för att identifiera och åtgärda "gross polluters" i trafiken. I ett första steg kräver lagförslaget att ansvarig myndighet (Air Resources Board) ska införa kriterier, i form av typer och emissionsmängder av luftföroreningar, för "gross polluter". Vidare ska ansvarig myndighet upprätta standarder och testförfaranden vid användandet av fjärranalysatorer (FEAT), eller annan teknik, för att identifiera fordon som uppfyller de fastställda kriterierna för "gross polluters". Med lagen vill man berättiga ansvariga myndigheter till ålägganden för lokala luftvårdsdistrikt att genomföra pilotprogram mot s k "tampering" (medvetet manipulerande med avgasreningssystemet, så att det sätts ur funktion). I pilotprogrammen ska ovannämnda metod(er) användas för att identifiera "gross polluters", vilka kommer att bli ålagda tester och reparation i enlighet med det befintliga kontrollbesiktningsprogrammet. Generella program för identifiering av högemitterande fordon vars emissioner kan reduceras genom reparationer, ska också kunna upprättas av myndigheterna. Dessa program ska även kunna erbjuda ekonomiska incitament som kan gynna reparationer eller eventuellt skrotning av de

aktuella fordonen. För de som ertappas med "tampering" ska böter upp till 1500 kr kunna utdömas. Slutligen finns ett krav i lagförslaget på att vid upprättande, omprövning eller uppdatering av planer för att uppfylla luftkvalitetsnormerna i de olika distrikten, ska man lokalt beakta kostnadseffektiviteten för de program som är inriktade mot att identifiera "gross polluters" i jämförelse med den för andra typer av åtgärdsprogram.

Lagförslaget är ännu inte antaget i Kalifornien. Om det antas i sin helhet, är det dock sannolikt att det kommer att innebära ett stort genombrott för en bredare användning av FEAT-tekniken i kontrollbesiktningssammanhang, eftersom man vill att åtgärdsprogrammen upprättas lokalt. Det är dock viktigt att poängtera att det ännu inte finns vare sig några operationella eller ens några detaljerade praktiska förslag på program där FEAT-tekniken ingår. Utvecklingen är dock snabb på området, vilket kan göra bilden helt annorlunda inom loppet av t ex ett halvår.

Varför och hur utnyttja FEAT-teknik i kontrollbesiktningssammanhang?

Resultaten från de hittills utförda studierna med FEAT-teknik ger de viktigaste motiven till varför det på sikt kan vara angeläget att utnyttja sådan teknik, sannolikt i första hand som ett komplement till konventionella avgaskontrollprogram:

- På väg svarar en minoritet högemitterande fordon ("gross polluters") för huvuddelen av de totala utsläppen (dokumenterat vad avser CO och HC) från trafiken, medan en majoritet fordon har mycket låga utsläpp, och har proportionellt liten betydelse för de samlade utsläppen samt för lokal luftkvalitet.

- I grova drag en bil av tio på vägarna är "gross polluter", *oavsett* om obligatorisk och periodisk avgaskontroll förekommer eller inte.

- Orsaken till att ett fordon uppträder som "gross polluter" är oftast bristande underhåll och/eller medveten manipulation med avgasreningssystemet ("tampering").

Orsakerna till att "gross polluters" uppträder i betydande omfattning i ett land som Sverige med en lång tradition av obligatorisk, årlig och centraliserad besiktningskontroll kan vara flera:

- Det finns möjligheter att "fuska" sig igenom testet, t ex att motorparametrar justeras strax innan fordonet ska in på besiktning, varefter återställning sker till den normala inställningen. Man kan också tänka sig en tillfällig tillsats av lämpligt oxiderande ämne, t ex alkohol, i bensinen innan besiktningen för att få ner CO-utsläppen. I vissa delar av USA t ex, där man tillämpar en avreglerad avgaskontroll, uppskattas 80% av alla avgasgodkännanden vara falska.

- Nuvarande avgasprov på tomgångsvarv representerar inte alltid de utsläpp som sker ute på väg då motorn är belastad.

- En årlig kontroll hjälper inte mot försämringar i motorinställning, fel etc., som mycket väl kan uppstå inom loppet av månader, och medföra drastiska effekter på ett fordons utsläppsnivåer.

Den uppenbara fördelen med FEAT-tekniken i sammanhanget är ju att man bereds möjligheten att mäta avgasutsläppen från enskilda, identifierbara fordon i deras vardagliga operationella skick samt i en verklig trafikmiljö (motorn belastad). Detta skulle till stor del kunna eliminera de ovan angivna problemen med den befintliga kontrollen.

Den största nackdelen i tanken på att utnyttja FEAT-teknik i stor skala i fält för avgaskontroll, är sannolikt att mätningen, "testet", på varje fordon görs under en mycket kort tid. Om mätningen bara görs en gång per fordon, blir testet bara en ögonblicksbild, för vilken tillfälliga variationer i körförhållanden kan ha stor betydelse för den registrerade emissionsnivån. Ett speciellt problem i detta sammanhang är eventuell förekomst av kallstartsfenomen. I viss utsträckning kan denna nackdel mildras genom val av optimala mätplatser, genom fokusering på de värsta bland "gross polluters", genom upprepade mätningar för att få en statistiskt säkrare bedömningsgrund för vilka fordon som är egentliga "gross polluters", samt genom att kombinera FEAT-mätningar med ett enklare tomgångstest vid vägkanten för de fordon som enligt de förstnämnda mätningarna klassificerats som "gross polluters".

Tänkbara sätt att utnyttja FEAT-teknik i framtida svensk kontrollbesiktning

Redan tidigare har konstaterats att utsläppen inom den svenska fordonsparken är mycket ojämnt fördelade, trots att andelen katalysatorbilar fortfarande är relativt låg (omkring en tredjedel). I framtiden kommer den skeva utsläppsfördelningen att förvärras i takt med att katalysatorbilarna utgör en allt större andel av fordonsparken. Det innebär alltså att allt fler bilar, i absoluta och relativa tal, kommer att vara "rena", dvs en mycket stor andel av fordonsparken kommer att ha så låga utsläpp att de är betydelselösa för totalutsläppen från fordonsparken och lokal luftkvalitet. Proportionellt sett desto större betydelse i sammanhanget komer dock det minskande antalet "gross polluters" att ha. Att ytterligare skärpa utsläppskraven för nya bilar kommer inte att vara någon effektiv åtgärd för att få ner totalutsläppen, särskilt inte om kostnadsaspekten ska vägas in. De mest kostnadseffektiva åtgärderna kommer istället att vara de som inriktas mot minoriteten högförorenande fordon.

Ett motsvarande resonemang som ovan kan föras kring den framtida årliga avgaskontrollen i dess nuvarande uppläggning. I syfte att försöka fånga in varje "svart får" kommer man att tvingas mäta upp hundratals, kanske tusentals fordon

med mycket låga utsläpp. Denna strategi blir med tiden allt mindre kostnadseffektiv, och heller ingen garanti för att man verkligen lyckas eliminera de "svarta fåren" från vägarna (se t ex föregående avsnitts resonemang rörande tänkbara "luckor" i nuvarande kontrollbesiktning). Eventuellt kan FEAT-tekniken bli en nyckel till att lösa en del av de nämnda problemen, samtidigt som avgaskontrollen kan effektiviseras. Det förefaller inom överskådlig tid dock inte sannolikt att FEAT-mätningar ute i trafiken i stor skala, helt kan ersätta den nuvarande avgaskontrollen. I dagsläget bör man snarare se tekniken som ett möjligt komplement till denna för att kunna höja ambitionsnivån i strävandet mot att minska trafikens miljöpåverkan. I det följande diskuteras några olika sätt att tillämpa FEAT-teknik i framtiden i syfte att uppnå en effektivare avgaskontroll:

1. FEAT-mätningar i samband med den årliga kontrollbesiktningen

Ett av de problem som nämnts med nuvarande avgaskontroll är att ett tomgångsprov inte säkert är representativt för de verkliga emissioner som sker ute på väg. Genom att istället basera den årliga avgaskontrollen på mätningar med FEAT-instrument, under det att fordonet som är föremål för kontrollen kör en särskild slinga i anslutning till besiktningsplatsen, skulle man få testvärden som bättre speglar utsläppen under körning i verklig trafik. Bilar med höga utsläppsvärden skulle eventuellt få genomgå kompletterande test. Kvarstår gör dock problemen med möjligheterna att fuska sig igenom testet (se föregående avsnitt), samt med försämringar/fel som uppstår inom loppet av månader och som kan leda till drastiskt ökade utsläpp. Möjligheterna att i stor skala tillämpa denna typ av avgaskontroll, t ex på ASB's samtliga besiktningsstationer, styrs också av kostnaderna för inköp, drift och underhåll av ett FEAT-instrument, vilka i dagsläget är svåra att precisera (se nedan).

2. FEAT-mätningar i fält kopplade till "flygande" besiktning

FEAT-tekniken förefaller vara mycket lämpad som ett sorteringsverktyg ute i trafiken. De fordon som identifieras av FEAT-instrumentet som högemitterande på vägen kan av trafikpolis stoppas längre fram vid vägkanten för visuell inspektion, ett enklare avgastest eller för att bli direkt hänvisad till närmaste besiktningsstation där ett mer ingående test kan göras (eventuellt på chassidynamometer). Vid behov görs därefter en direkt efterföljande service/reparation. Pilotstudier i Los Angeles med likartad uppläggning har visat att huvuddelen (närmare 90%) av de fordon som FEAT-instrumentet identifierade som högemitterande också erhöll höga avgasvärden i ett efterföljande konventionellt tomgångstest vid vägkanten [7]. Fördelen med denna strategi är att den fokuseras på de verkliga högemitterarna, och således borde ha en potential att bli effektiv, även om det i dagsläget är svårt att ange kostnaderna för att få en tillfredsställande täckning av fordonsparken. Detta sätt att utnyttja FEAT-tekniken i avgaskontrollsammanhang förefaller dock vara det som i första hand är aktuellt i USA och England. Det är högst möjligt att på detta vis med ett FEAT-instrument kunna täcka ca 5000 fordon per dag. Hur många fordon som man kan hinna med att stoppa och kontrollera vid vägkanten per dag är mer osäkert. Det beror bl a på hur stor personalstyrka som avsätts för detta ändamål. Om denna

"besiktning" fokuseras på de verkligt högemitterande fordonen, borde man dock klara vägkantskontrollen av dessa med relativt måttliga insatta resurser.

3. FEAT-mätningar i fält för "frivillig" avgaskontroll

Av förklarliga skäl är den enskilde bilägarens kännedom om den egna bilens utsläpp liten, och detta kan ofta vara förklaringen till förekomsten av "gross polluters" ute i trafiken. Om en möjlighet skapas för enskilda bilister att på ett enkelt sätt få kännedom om den egna bilens utsläppsnivåer, skulle detta kunna leda till att service och reparationer sker med tätare intervall, dvs när ett reellt behov föreligger. På liknande sätt som det idag finns elektroniska informationsskyltar vid vägkanten som talar om för den enskilde föraren när han kör för fort, skulle man med utnyttjande av FEAT-tekniken kunna ange vilka utsläpp den enskilda bilen har, och om det finns anledning för bilägaren att söka upp en verkstad. Innan någon form av pilotstudie har gjorts, är det dock mycket svårt att uppskatta vilken effektivitet den här typen av frivillig kontroll och frivilliga åtgärder skulle kunna få när det gäller att få ner utsläppen från högemitterande fordon. Dessutom krävs en del utvecklingsarbete innan det kan finnas tillgång till ett fungerande informationssystem baserat på FEAT-instrumentet.

FEAT-tekniken idag och i framtiden - kostnader, utvecklingsmöjligheter mm

Idag finns 5-10 FEAT-system i världen, de flesta tillverkade för forsknings-ändamål av forskargruppen vid universitetet i Denver (även vid General Motors miljöforskningsavdelning i Detroit har dock tillverkats något enstaka forskningsexemplar med liknande utformning). Rättigheterna för att tillverka instrument på kommersiell basis har köpts av ett nybildat dotterbolag, Remote Sensing Technologies (tidigare Vehicle Test Technology), till elektronikföretaget Sun Electric Corporation och Systems Control, det sistnämnda ett företag verksamt sedan lång tid inom bilbesiktningsbranschen i USA. RST har i vår färdigställt den första prototypen av FEAT-instrumentet avsett för serietillverkning. I och med att tillverkningsvolymen i nuläget är liten, betingar instrumentet ett relativt högt inköpspris, omkring en halv miljon kronor, i rå form. För instrumentering inklusive videokamera för "stand by"-mätningar från en skåpbil, typ amerikansk van, får man kanske räkna med det dubbla priset (inklusive bilen). Det finns dock anledning att tro att priset kommer att sjunka i framtiden, dels eftersom tillverkningsvolymen förväntas öka, dels eftersom avskrivningskostnaderna för att ta fram själva prototypen antagligen belastar de först tillverkade instrumenten kraftigt. Det finns ytterligare faktorer som talar för ett framtida sjunkande pris. I "The Hart bill" (se tidigare avsnitt) skrivs nämligen att en myndighet förbjuds köpa ett FEAT-instrument såvida det inte kan erbjudas från två eller fler tillverkare. Det är därför sannolikt att det kommer att finnas fler tillverkare av likartade mätsystem i framtiden, vilka av konkurrensskäl tvingas pressa priserna. Eftersom instrumentet är relativt enkelt i sin funktion och datainsamlingen baseras på konventionell PC-teknik, borde man kunna hysa stora förhoppningar att instrumenten på sikt kan

köpas till avsevärt lägre pris än det som förefaller aktuellt idag. Den framtida prisnivån är dock ännu svår att förutsäga.

De första kommersiellt tillverkade instrumenten kommer att kunna mäta CO och HC (och CO_2). För närvarande pågår ett utvecklingsarbete med att ta fram en "NO_x-kanal". Här finns två möjligheter. Den ena är att fortsätta att utnyttja IR-spektroskopi. Detta arbete har bedrivits på universitetet i Denver under ett par år, och det förefaller som man inom någon månad har en operationell NO_x-mätning enligt detta koncept. Nackdelen förefaller vara att man har något dålig känslighet, dock sannolikt tillräckligt för att kunna skilja ut högemitterare. Den andra möjligheten är att bygga ihop nuvarande IR-system med en spektrofotometer och ljuskälla för UV-området (s k DOAS-teknik). Detta utvecklingsarbete görs i ett direkt samarbete mellan IVL och universitetet i Denver. Eventuellt kan en bättre känslighet erhållas, samtidigt som möjligheter öppnas att mäta vissa enskilda speciellt hälsovådliga kolvätekomponenter, som t ex bensen och formaldehyd. På sikt är en utveckling också trolig mot mätningar av röktäthet (för partikelutsläpp från dieselfordon).

Andra tekniska förbättringar av intresse i sammanhanget som kan förväntas ske framöver är lagring av videofilmupptagningarna direkt på PC-disk samt bildanalyssystem för automatisk läsning av fordonens registreringsskyltar (det nuvarande manuella avläsningsarbetet är mycket tidskrävande). På längre sikt är det kanske möjligt att identifiera fordonen direkt i samband med mätningen utan videoupptagning, genom att olika typer av elektroniska avläsningssystem utvecklas inom andra områden.

Sammantaget kommer framtidens tillämpning av FEAT-tekniken kanske att kännetecknas av mätningar av fordonsutsläpp på väg av CO_2, CO, HC (inklusive specificering av några ur hälsosynpunkt intressanta enskilda kolvätekomponenter), NO_x samt partiklar till relativt sett låga kostnader, och där såväl det enskilda fordonet som dess ägare (om önskvärt) snabbt kan identifieras.

Teknikutvecklingen i samhället i allmänhet och instrumentutvecklingen i synnerhet kommer sannolikt att göra det mer och mer attraktivt att försöka utnyttja FEAT-teknik i ökande omfattning i avgaskontrollsammanhang. Med största sannolikhet kommer åtminstone de tekniska förutsättningarna att finnas för att kunna använda FEAT-tekniken i större skala i en effektiv framtida avgaskontroll.

Referenser

1. Bishop, G.A., Stackey, J.R., Ihlenfeldt, A., Williams, W.J. and Stedman, D.H. (1989) IR Long-Path Photometry. A remote sensing tool for automobile emissions. *Anal. Chem.* **61**, 671A.

2. Guenther, P. L., Bishop, G. A., Peterson, J. E. and Stedman, D. H. (1992) Emissions from 200,000 vehicles: A remote sensing study. In: Proceedings of the 4th International Symposium Highway Pollution, Madrid, 18-22 May 1992, 279.

3. Vanke, J., Bidgood, J. F. S. (1992) Remote sensing of vehicle emissions - principles and potential. In: Proceedings from FISITA Conference, London, 8-11 June 1992.

4. Sjödin, Å. (1991) Rena och smutsiga bilar - en pilotstudie av avgasutsläpp från svenska fordon i verklig trafik. IVL B-publ. 1042.

5. Bishop, G.A. and Stedman, D.H. (1990) On-road carbon monoxide emission measurement comparisons for the 1988-1989 Colorado Oxy-Fuels Program. *Env. Sci. Techn.* **24**, 843.

6. Stedman, D. H. (1992) The Baltimore traffic tunnel experiment June 1992, personlig kommunikation.

7. Lawson, D.R., Groblicki, P.J., Stedman, D.H., Bishop, G.A. and Guenther, P.L. (1990) Emissions from In-Use Motor Vehicles in Los Angeles: A Pilot Study of Remote Sensing and the Inspection and Maintenance Program. *J. Air Waste Managem. Assoc.* **40**, 1096.

8. Lawson, D. R. and Gunderson, J. A. (1992) Presentation to I/M Review Committee, Sacramento, California, 29 January 1992.

9. 1990 US Clean Air Act Amendments, 37.

10. Hart (1992) Senate bill no. 1404, February 5, 1992.

Kommittédirektiv

Dir. 1992:7

Begränsning av statens engagemang i Statens provningsanstalt och Statens maskinprovningar

Dir. 1992:7

Beslut vid regeringssammanträde 1992-02-06.

Chefen för Näringsdepartementet, statsrådet P. Westerberg, anför.

Mitt förslag

En särskild utredare tillkallas med uppdrag att utreda möjligheterna och formerna för en begränsning av statens engagemang inom provnings- och mätteknik samt anslutande verksamheter inom Statens provningsanstalt (SP) och Statens maskinprovningar (SMP). Utredaren skall som underlag för utredningen redovisa den teknologiska infrastrukturen i EFTA- och EG-länderna inom teknisk utvärdering, provning, mätteknik och kvalitetssäkring samt analysera Sveriges behov av dessa tjänster.

Uppdraget bör redovisas senast den 15 augusti 1992.

Bakgrund

I Sverige har det varit vanligt att den provning och kontroll som staten anser nödvändig för säkerhet till liv, hälsa och egendom utförs av myndigheter eller enskilda organ på statens vägnar. En organisatorisk ram för sådan provning och kontroll finns sedan 1970-talet i riksprovplatssystemet, som innebär att det för särskilda kontrollområden kan utses ett organ, riksprovplats, som har monopol på att på uppdrag av staten utföra provning inom detta område. Nuvarande bestämmelser om riksprovplatser finns i lagen (1989:164) om obligatorisk kontroll genom teknisk provning och om mätning.

Sedan mitten av 1980-talet har de svenska systemen för provning och kontroll varit föremål för flera utredningar med syfte att anpassa våra egna system till de som växer fram i Europa. Inom EG finns sedan 1989 en sammanhängande policy för provning och certifiering ("The global approach to conformity assessment", se prop. 1989/90:88, s. 122 f). Denna policy syftar till

att uppnå ömsesidigt godtagande av provningar och certifieringar inom såväl det frivilliga som det obligatoriska området. Enligt EG:s principer bör systemet vara öppet för alla kompetenta organ, både offentliga och enskilda. En grundläggande regel är vidare att det skall vara tillräckligt att kontrollera en produkt i ett land för att vinna tillträde till hela EG-marknaden. En viktig utgångspunkt för EG-kommissionen var också att skapa ett kontrollsystem som bidrar till att främja kvalitetstänkandet i industrin.

Inom EG görs särskilda insatser för att stärka medlemsländernas kompetens inom teknisk utvärdering, provning, mätteknik och kvalitetssäkring. Sålunda är "Community Bureau of Reference Programme in Applied Metrology and Chemical Analysis" i det närmaste slutfört. I slutskedet medverkade också Sverige. För närvarande genomförs inom tredje ramprogrammet "Research and Development Programme in the Field of Measurement and Testing". EG har också påbörjat en inventering av tillgängliga resurser inom området. Avsikten är att kunna identifiera var ytterligare resurser måste byggas upp hos medlemsländerna för att en tillräckligt hög nivå inom området skall kunna säkerställas.

I det europeiska arbetet med att harmonisera tekniska regler har standarder fått en central roll. En stor del av standarderna avser metoder för provning och kontroll. Planerna inom standardiseringsorganen visar på en tilltagande aktivitet inom området. Detta föranleds inte bara av EG:s direktiv utan även av allmänhetens krav och industrins önskemål. Möjligheten att påverka finns i kommittéer och arbetsgrupper, och där är tillgången till svensk expertis viktig. För att kunna påverka utvecklingen måste dessutom i många fall insatser göras i ett kunskapsbyggande samarbete ("prenormative research") som föregår standardiseringen. EG har flera organ och program för sådana aktiviteter. En avgörande förutsättning för detta deltagande och för en nära förestående standardrevidering är den forskning och utveckling (FoU) och den erfarenhet som byggts upp inom teknisk utvärdering, provning och mätteknik.

En departementspromemoria (Ds 1991:86) om införande av EES-rätt inom området provning och kontroll är nu föremål för remissbehandling. Promemorian redovisar gemensamma lösningar på vissa sektorsövergripande frågor. Detta gäller framför allt införande av den infrastruktur av anmälda organ för bedömning av den överensstämmelse som EG-systemet förutsätter samt allmänna bestämmelser om EG-märkning. Samtidigt föreslås att det svenska riksprovplatssystemet som skiljer sig på väsentliga punkter från det system som nu är under framväxt i Europa successivt skall avvecklas. Genom lagen (1989:164) om kontroll genom teknisk provning m.m. har Styrelsen för teknisk ackreditering (SWEDAC) givits uppgiften att som nationellt ackrediteringsorgan för laboratorier, certifieringsorgan och kontroll-

organ sköta insyn och tillsyn av dessa organ utifrån tillämpliga europastandarder.

Den beskrivna europeiska utvecklingen mot öppna system och möjlighet för alla kompetenta organ att agera på marknaden stämmer väl överens med regeringens ambition att förvandla tidigare statliga monopolsektorer till konkurrensutsatta verksamheter. Regeringen har nyligen beslutat att tillsätta en utredning om avmonopolisering av bilprovningen (dir. 1992:2). I propositionen (1991/92:69) om privatisering av statligt ägda företag, m.m. finns statliga bolag inom provning och certifiering förtecknade för att dessa skall kunna bli föremål för försäljning. Detta gäller SEMKO AB, AB Svensk Anläggningsprovning och AB Svensk Bilprovning.

Regeringen har därmed anledning att ompröva sitt engagemang i Statens provningsanstalt (SP) och Statens maskinprovningar (SMP) och då framför allt i de delar av myndigheterna som arbetar på en konkurrensutsatt marknad.

I samband med ett EES-avtal och ett EG-medlemskap ställs dock särskilda krav, dels när det gäller en tillräckligt hög nivå och mognadsgrad på den teknologiska infrastruktur som behövs för provning och certifiering, och dels möjligheterna att föra fram och få gehör för svenska krav vid utarbetandet av olika dokument inom EG bl.a. direktiv och standarder.

Verksamheten inom SP

Statens provningsanstalt är landets centrala institution för teknisk utvärdering, provning och mätteknik samt därmed förenad rådgivning, forskning och utveckling. SP utför undersökningar, provningar och tekniska utvärderingar av material, konstruktioner, system och därmed förenad verksamhet. SP fullgör uppgifter som riksprovplats och riksmätplats. Riksprovplatsverksamheten omfattar tjugo kontrollområden och utgör ca 9 % av verksamheten. SP bedriver teknisk-vetenskaplig forskning inom sitt verksamhetsområde och lämnar experthjälp och råd till myndigheter och utredningar samt i nationellt och internationellt standardiseringsarbete. Totalt omfattar SP:s verksamhet ca 515 personer (ca 470 personår).

Verksamheten finansieras av intäkter från uppdragsverksamhet åt näringsliv och förvaltning, forskningsrådsmedel för forsknings- och utvecklingsprojekt och anslag över statsbudgeten. SP omsatte under verksamhetsåret 1990/91 233 miljoner kronor.

Verksamheten inom SMP

Statens maskinprovningar har till uppgift att åt allmänheten prova maskiner, fordon och redskap inom entreprenadmaskinverksamheten, jordbru-

ket, skogsbruket, trädgårdsnäringen och för vården av grönytor. Provning av entreprenadmaskiner utgör huvuddelen av omsättningen som budgetåret 1990/91 var 31 miljoner kronor. Antalet anställda är 73 personer. SMP är riksprovplats för tre kontrollområden och utför annan obligatorisk kontroll enligt lagen om kontroll genom teknisk provning och om mätning inom sitt verksamhetsområde. SMP utför också uppdragsprovning på begäran av företag, myndigheter eller enskilda samt lämnar råd och upplysningar inom sitt verksamhetsområde.

Verksamheten finansieras av uppdragsintäkter samt anslag över statsbudgeten.

Mot bakgrund av vad jag nu anfört bör en särskild utredare tillkallas med uppgift att utreda vilka möjligheter och former som finns för att begränsa statens engagemang i SP och SMP inom provnings- och mätteknik samt anknytande verksamheter.

Riktlinjer för utredningsuppdraget

Utredaren bör ha följande uppgifter:

- På en övergripande nivå kartlägga och analysera statens och andra aktörers roller och strategier inom områdena teknisk utvärdering, provning och kontroll och därmed sammanhängande FoU-stöd i ett antal EFTA- och EG-länder. I detta sammanhang bör redovisas vilka resurser länderna har för att genomföra marknadskontrollen av olika tekniska produkter.
- Beskriva den svenska situationen och resurserna i huvuddrag inom provning och kontroll.
- Analysera den nationella efterfrågan av tjänster inom teknisk utvärdering, provnings- och mätteknik samt kvalitetssäkring med särskild inriktning på de områden där SP och SMP är verksamma. I sitt arbete bör utredaren beakta de små och medelstora företagens särskilda behov vad avser tillgång till opartisk provningskompetens, service, enkla regler osv.
- Kartlägga och analysera omfattningen och fördelningen mellan olika teknikområden av det statliga stödet till FoU med anknytning till teknisk utvärdering, provnings- och mätteknik samt kvalitetssäkring. I detta sammanhang bör även redovisas om FoU-verksamheter inom SP och SMP kan samordnas med andra forskningsinstitutioner.
- Mot bakgrund av behovet av ökat näringslivsengagemang och begränsning av det statliga engagemanget föreslå lämpliga organisatoriska lösningar och huvudmannaskap/ägande för de verksamheter som bedrivs inom SP och SMP och därvid lämna förslag om privatisering och belysa konsekvenserna därav.

I sitt arbete bör utredaren eftersträva en bred samverkan med berörda myndigheter och organisationer samt näringslivet.

Utredaren bör beakta det utredningsarbete om konkurrensutsatt affärsverksamhet hos förvaltningsmyndigheterna som på regeringens uppdrag genomförs av riksrevisionsverket.

För utredaren gäller direktiven (dir. 1984:5) till samtliga kommittéer och särskilda utredare angående utredningsförslagens inriktning samt direktiven (dir. 1988:43) angående beaktande av EG-aspekten.

Uppdraget bör redovisas senast den 15 augusti 1992.

Jag har i denna fråga samrått med chefen för Jordbruksdepartementet.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för Näringsdepartementet

att tillkalla en särskild utredare – omfattad av kommittéeförordningen (1976:119) – med uppdrag att utreda begränsning av statens engagemang i de verksamheter av karaktären mätning, provning, kontroll, utvärdering m.m. som bedrivs vid SP och SMP,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta tolfte huvudtitelns anslag Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Näringsdepartementet)

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1992

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna –en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatrin i Norden –ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
   – Motiv. Del 1.
   – Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program.Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.
33. Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? C.
34. Fastighetsdatasystemets datorstruktur. M.
35. Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. M.
36. Radio och TV i ett. Ku.
37. Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. S.
38. Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. U.
39. Begreppet arbetsskada. S.
40. Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. Fi.
41. Angående vattenskotrar. M.
42. Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. M.
43. Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. M.
44. Resurser för högskolans grundutbildning. U.
45. Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. M.
46. Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. S.
47. Avreglerad bostadsmarknad, Del II. Fi.
48. Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. Fi.
49. EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen. C.
50. Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. S
51. Översyn av sjöpolisen. Ju.
52. Ett samhälle för alla. S.
53. Skatt på dieselolja. Fi.
54. Mer för mindre – nya styrformer för barn- och ungdomspolitiken. C.
55. Råd för forskning om transporter och kommunikation. K.
    Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. K.
56. Färjor och farleder. K.
57. Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. Fi.
58. Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utvecklas om vi ingenting gör. M.
59. Läraruppdraget. U.
60. Enklare regler för statsanställda. Fi.
61. Ett reformerat åklagarväsende. Del. A och B. Ju.
62. Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. Fö.
63. Regionala roller – en perspektivstudie. C.
64. Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg. C.
65. Kartboken. C.
66. Västsverige – region i utveckling. C.
67. Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. Fi.
68. Långsiktig miljöforskning. M.
69. Meningsfull vistelse på asylförläggning. Ku.
70. Telelag. K.
71. Bostadsförmedling i nya former. Fi.
72. Det kommunala medlemskapet. C.

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

73. Välfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. S.
74. Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och SMP i europaperspektiv. N.
75. Ekonomisk politik under kriser och i krig. Fi.
76. Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. Jo.
77. Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. S.
78. Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. Ju.
79. Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. Fi.
80. Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. Ju.
81. Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. Ju.
82. Genteknik – en utmaning. Ju.
83. Aktiebolagslagen och EG. Ju.
84. Ersättning för kränkning genom brott. Ju.
85. Förvaltning av försvarsfastigheter. Fö.
86. Ett nytt betygssystem. U.
87. Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG – förslag om vegetabiliesektorn, livsmedelsexporten och den ekologiska produktionen. Jo.
88. Veterinär verksamhet – behov, organisation och finansiering. Jo.
89. Bostadsbidrag – enklare – rättvisare – billigare. S.
90. Biobränslen för framtiden. Jo.
91. Biobränslen för framtiden. Bilagedel. Jo.
92. Pliktleverans. U.
93. Svensk skola i världen. U.
94. Skola för bildning. U.
95. Den svenska marknaden för projektkapital – statens nuvarande och framtida roll. N.
96. Förbud mot etnisk diskriminering i arbetslivet. Ku.
97. Sparar vi för lite? Hushållssparandet i samhällsekonomin. Fi.
98. Kommunernas socialbidrag – en kartläggning av normer, kostnader m.m. S.
99. Rådgivningen inom jordbruket och trädgårdsnäringen. Jo.
100. Staten och arbetsgivarorganisationerna. Fi.
101. Försvarsmaktens hälso- och sjukvård. Fö.
102. Myndigheternas förvaltningskostnader – budgetering av pris- och löneförändringar. Fi.
103. FHU92. A.
104. Vår uppgift efter Rio – svensk handlingsplan inför 2000-talet. M.
105. Administrativt stöd till Försvarsmakten. Fö.
106. Civilbefälhavarna. Fö.
107. Kulturstöd vid ombyggnad. Ku.
108. VAL, Organisation Teknik Ekonomi. Ju.
109. Investeringar i arrendejordbruket och andra arrenderättsliga frågor. Ju.
110. Information och den nya InformationsTeknologin – straff- och processrättsliga frågor m.m. Ju.
111. Den framtida skogsvårdsorganisationen. Jo.
112. Administrationen i kanslihuset. Klara administrationen – Bilaga. Fi.
113. Lag om företagsrekonstruktion. Ju.
114. Malmöregionens trafiksystem. Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur. K.
115. Kontroll i konkurrens – avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning. K.

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Bundna aktier. [13]
EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]
Översyn av sjöpolisen. [51]
Ett reformerat åklagarväsende. Del A och B. [61]
Utredningen om vissa internationella insolvensfrågor. [78]
Kriminologisk och kriminalpolitisk forskning. [80]
Trafikpolisen mer än dubbelt bättre. [81]
Genteknik – en utmaning. [82]
Aktiebolagslagen och EG. [83]
Ersättning för kränkning genom brott. [84]
VAL, Organisation Teknik Ekonomi. [108]
Investeringar i arrendejordbruket och andra arrenderättsliga frågor. [109]
Information och den nya InformationsTeknologin – straff- och processrättsliga frågor m.m. [110]
Lag om företagsrekonstruktion. [113]

Försvarsdepartementet

Forskning och utveckling för totalförsvaret – förslag till åtgärder. [62]
Förvaltning av försvarsfastigheter. [85]
Försvarsmaktens hälso- och sjukvård. [101]
Administrativt stöd till Försvarsmakten. [105]
Civilbefälhavarna. [106]

Socialdepartementet

Psykiskt stördas situation i kommunerna –en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
Psykiatrin i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
Kroppen efter döden. [16]
Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
Bostadsstöd till pensionärer. [21]
Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]
Psykiatrin och dess patienter – levnadsförhållanden, vårdens innehåll och utveckling. [37]
Begreppet arbetsskada. [39]
Livskvalitet för psykiskt långtidssjuka – forskning kring service, stöd och vård. [46]
Avgifter och högkostnadsskydd inom äldre- och handikappomsorgen. [50]
Ett samhälle för alla. [52]
Välfärd och valfrihet – service, stöd och vård för psykiskt störda. [73]
Psykiskt störda i socialförsäkringen – ett kunskapsunderlag. [77]
Bostadsbidrag – enklare – rättvisare – billigare. [89]
Kommunernas socialbidrag – en kartläggning av normer, kostnader m.m. [98]

Kommunikationsdepartementet

Nya Inlandsbanan. [32]
Råd för forskning om transporter och kommunikation.
Råd för forskning om transporter och kommunikation. Bilagor. [55]
Färjor och farleder. [56]
Telelag. [70]
Malmöregionens trafiksystem. Överenskommelse om åtgärder i trafikens infrastruktur. [114]
Kontroll i konkurrens – avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning. [115]

Finansdepartementet

Koncession för försäkringssammanslutningar. [5]
Ny mervärdesskattelag.
– Motiv. Del 1.
– Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
Fastighetsskatt. [11]
Långtidsutredningen 1992. [19]
Kontrollfrågor i tulldatoriseringen m.m. [23]
Avreglerad bostadsmarknad. [24]
Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]
Risk- och skadehantering i statlig verksamhet. [40]
Avreglerad bostadsmarknad, Del II. [47]
Effektivare statistikstyrning – Den statliga statistikens finansiering och samordning. [48]
Skatt på dieselolja. [53]
Beskattning av vissa naturaförmåner m.m. [57]
Enklare regler för statsanställda. [60]
Fortsatt reformering av företagsbeskattningen. Del 1. [67]
Bostadsförmedling i nya former. [71]
Ekonomisk politik under kriser och i krig. [75]
Statens fastigheter och lokaler – ny organisation. [79]
Sparar vi för lite? Hushållssparandet i samhällsekonomin. [97]
Staten och arbetsgivarorganisationerna. [100]
Myndigheternas förvaltningskostnader – budgetering av pris- och löneförändringar. [102]

Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Administrationen i kanslihuset.
Klara administrationen – Bilaga. [112]

Utbildningsdepartementet

Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor
i högskolan. [1]
Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]
Fristående skolor. Bidrag och elevavgifter. [38]
Resurser för högskolans grundutbildning. [44]
Läraruppdraget. [59]
Ett nytt betygssystem. [86]
Pliktleverans. [92]
Svensk skola i världen. [93]
Skola för bildning. [94]

Jordbruksdepartementet

Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Huvudbetänkande. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor I. [76]
Skogspolitiken inför 2000-talet. Bilagor II. [76]
Åtgärder för att förbereda Sveriges jordbruk och livsmedelsindustri för EG – förslag om vegetabiliesektorn, livsmedelsexporten och den ekologiska produktionen. [87]
Veterinär verksamhet – behov, organisation och finansiering. [88]
Biobränslen för framtiden. [90]
Biobränslen för framtiden. Bilagedel. [91]
Rådgivningen inom jordbruket och trädgårdsnäringen. [99]
Den framtida skogsvårdsorganisationen. [111]

Arbetsmarknadsdepartementet

Kompetensutveckling - en nationell strategi. [7]
Årsarbetstid. [27]
FHU92 [103]

Kulturdepartementet

Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]
Radio och TV i ett. [36]
Meningsfull vistelse på asylförläggning. [69]
Förbud mot etnisk diskriminering i arbetslivet. [96]
Kulturstöd vid ombyggnad. [107]

Näringsdepartementet

Prova privat – Provning och mätteknik inom SP och SMP i europaperspektiv. [74]
Den svenska marknaden för projektkapital – statens nuvarande och framtida roll. [95]

Civildepartementet

Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]
Kasinospelsverksamhet i folkrörelsernas tjänst? [33]
EES-anpassning av marknadsföringslagstiftningen.[49]
Mer för mindre – nya styrformer för barn- och ungdomspolitiken. [54]
Regionala roller – en perspektivstudie. [63]
Utsikt mot framtidens regioner – sju debattinlägg. [64]
Kartboken. [65]
Västsverige – region i utveckling. [66]
Det kommunala medlemskapet. [72]

Miljö- och naturresursdepartementet

Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. [2]
Fastighetsdatasystemets datorstruktur. [34]
Kart- och mätningsutbildningar i nya skolformer. [35]
Angående vattenskotrar. [41]
Kretslopp – Basen för hållbar stadsutveckling. [42]
Ecocycles – The Basis of Sustainable Urban Development. [43]
Miljöfarligt avfall – ansvar och riktlinjer. [45]
Miljöskulden. En rapport om hur miljöskulden utvecklas om vi ingenting gör. [58]
Långsiktig miljöforskning. [68]
Vår uppgift efter Rio – svensk handlingsplan inför 2000-talet. [104]

KUNGL. BIBL.
1992-12-09
STOCKHOLM

KUNGL. BIBL.
1992-12-09
STOCKHOLM