



UPPSALA
UNIVERSITET

Svensk Bilprovning

Omregleringarna och dess effekter

Pontus Norén

Ekonomisk-historiska institutionen

Kurs: B-uppsats, 7,5hp

Termin: VT-2017

Ventilationsdatum: 01/06/2017

Handledare: Jan Ottosson

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Abstract	3
Inledning.....	4
Syfte och frågeställning	5
Forskningsläge.....	5
Metod och material	6
Avgränsning.....	6
Källkritik.....	7
Disposition.....	7
Svensk Bilprovning	8
1990-talets omreglering.....	9
Riksdagsdebatten	10
Kris för verksamheten 2000	10
Omregleringen 2010.....	12
Propositioner för en omreglering.....	12
Riksdagsdebatten	14
Konsultrapport McKinsey o Co.....	16
Effekter av en omreglering.....	17
Politiken efter omregleringen	21
Allmänheten efter omregleringen	22
Slutsats	24
Käll- och litteraturförteckning.....	27

Abstract

The Swedish motor-vehicle inspection has worked very well and was monopolized in 1965. After the monopolization, the company AB Svensk Bilprovning was formed and had a monopoly until 2010 when the bourgeois government deregulated the monopoly for the motor-vehicle inspection services. It had been discussed earlier around the 1990s but the planned deregulation of the service did not occur. The main reason for the deregulation was for the service to act on a competitive market which would improve it in several aspects. One of the main aspects were the availability. The deregulation in 2010 had positive effects and mainly the availability increased throughout Sweden. In year 2014 the social-democratic party were not satisfied before or after deregulation even though it improved the service. The bourgeois on the other hand were very satisfied of the results.

Keywords: Motor-vehicle inspection, AB Svensk Bilprovning, Monopoly, Deregulations, Competitive markets, Swedish politics

Inledning

AB Svensk Bilprovning startades 1963 och monopol på Bilbesiktningen infördes 1965 i Sverige. Tidigare hade flertalet organisationer som motororganisationerna KAK, M och MHF kontrollbesiktningar tillgängliga.¹ Bilbranschen och motororganisationerna hade utvecklat ett fungerande bilprovningssystem som senare var grunden till det statliga AB Svensk Bilprovning.² Den var en rad av statliga myndigheter som omreglerades för att tillfredsställa det svenska folket. Anledningen var därför att bilbesiktningen skulle främja lag och ordning med regelbundna kontroller av fordonen. Därför skapades AB Svensk Bilprovning av staten i samrörelse med olika intresseorganisationer för att möta utmaningarna från den snabbt växande bilismen.

Det som är utmärkande för samtliga statliga bolag är att de ska uppfylla en form av samhällsuppdrag. I det här fallet skulle kontrollbesiktningen av fordon styras och regleras av aktieägarna och därmed leda till att särskilda krav uppfylls. Staten ville även se till att fordonen erhåller en särskild kvalitet för att kunna brukas i trafiken. Samtidigt som detta företag i utgångsläget inte har något vinstintresse. Detta kan skapa olika konflikter för tillgänglighet och kvalitet hos verksamheten.³

Den stora omregleringen av Bilprovningen skedde 2010 men har varit planerad att avregleras redan 1994 men denna omreglering avbröts.⁴ Det skedde även flera omregleringar under 1990-talet och de kan vara en följd av problematiska ekonomiska förhållanden. Men det kan även vara att olika normer i samhället har betydelse för hur utvecklingen har skett.⁵ Därför kan det vara viktigt att belysa problematiken när det gäller att motivera omregleringarna som sker för bilprovningen.

Omregleringar kan åstadkommas på en kort period men dess effekter sker under en längre tid och blir därmed tydligare. Därför är det väsentligt att se detta med ett ekonom-historiskt perspektiv. Det har skett tre större regelförändringsfaser för transport- och kommunikationssektorn från 1890–1990 och framåt. De kan delas in i tre perioder som har tydliga distinktioner. Åren 1890–1950 är en etableringsfas, 1950–1990 är en mognadsfas samt en tredje period börjar efter 1990. Fram till 1950 så varierar kontroller från statligt och privat ägande för olika sektorer. Sedan efter 1950 så ökar de politiska reglerna och kontroller

¹ Kungliga Automobil Klubben, Motormännens Riksförbund och Motorförarnas Helynkerhetsförbund.

² Andréasson Rune, Gawell Jonas och Sven Gerentz; Bilismens genombrottsår i Sverige; Uppsala publishing House AB, 1995, s.77

³ Rapport, RiR 2007:18, Bilprovningen och tillgängligheten Granskning av ett samhällsuppdrag, s.17-18

⁴ RiR 2007:18, s. 20

⁵ Konkurrensverkets uppdragsforskningsrapport 2013:3, Jan Ottosson och Lena Andersson-Skog s.7

över verksamheter, dels för att besluts- och ansvarsstrukturen regionaliseras. Från 1990 och framåt sker det motsatta där staten genomförde omregleringar och privata aktörer etablerar sig igen. En väsentlig del för att kunna förstå de nya omregleringsprocesserna är att kunna analysera tidigare omregleringar för att förstå de nya.⁶

Syfte och frågeställning

Syftet är att kunna klargöra varför man omreglerade Bilprovningen och samtidigt kunna ge bredare kunskaper inom omregleringar. Istället för att den generella uppfattningen om hur omregleringar uppstår betraktas som enkelspåriga så ska motiveringarna förtydligas ytterligare och ge en mer komplex bild på vilka faktorer som spelat roll i utvecklingen av omregleringar.

Mina huvudfrågor blir därför:

Hur motiverades bilprovningen och dess omregleringar i den politiska debatten?

Vad var effekten av omregleringen?

Forskningsläge

Jan Ottosson och Lena Andersson-Skog har skrivit en forskningsrapport för konkurrensverket för att främja forskningen på konkurrens- och upphandlingsområdet. I denna rapport belyser de hur privata och statliga ägarintressen under olika perioder präglat ett antal delmarknader inom välfärdssektorn och infrastrukturen under det moderna Sveriges framväxt.

VTI med forskningsrapporten (VTI 2012/0222-2) *Regelförändringar i transportsektorn – effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning*. I denna rapport presenteras eventuella effekter av respektive omreglering för respektive verksamhet.

Transportstyrelsen undersöker årligen effekter efter omregleringen 2010. De utger tre del PM och en rapport per år där de presenterar hur verksamheten fungerar i Sverige. Detta för att Transportstyrelsen är myndigheten som utformar regler för bilbesiktningens verksamhet. Myndigheten har därför ett ansvar att kontrollera så att besiktningens verksamhet fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Shelifer (1998) utvecklade frågeställningen utifrån en tidigare transaktionsteori vad det offentliga bör och bör inte göra. Det som ligger till grunden för en offentlig innovation är ett

⁶ Jan Ottosson och Lena Andersson-Skog, s.9–11

marknadsmislyckande. Detta leder till frågan om vem som är lämpligast att överlåtas uppgiften, det privata eller det offentliga. Shleifer menar att det oftast är det privata för att den sköter uppgiften på lämpligaste sätt. Men det finns fall där även det offentliga kan sköta verksamheten effektivt.

- När innovationspotentialerna är relativt låga.
- När konkurrensen är dålig och konsumenternas möjligheter att ändra leverantör är små.
- När möjligheter till kostnadsreduktioner inte följer en ökad kvalitetsutveckling.
- När det är svårt att sprida information i ett företags kvalité när det gäller utförande av verksamheten.

Dessa kriterier kan därför hjälpa i hur man ska bedöma om verksamheten bör fortsätta med ett monopol eller avregleras. Kriterierna kan uppfattas som otydliga men  r en bra grund för att kunna diskutera en eventuell avreglering av en verksamhet. Jag vill därför se om det fanns liknande argument för omregleringen som de Shleifers tar upp när de omreglerade bilprovningen 2010.⁷

Metod och material

Metoden kommer vara att undersöka de olika argumenten i riksdagsdebatten och jämföra data för effekterna av omregleringen.

Källmaterialet och litteraturen kommer främst bestå av politikerns motivering av de omregleringarna som ska undersökas. Därför kommer riksdagsstryck, artiklar, protokoll från riksdagsdebatterna och utskotten som handlar om omregleringarna av bilprovningen vara till god användning.

Det  r även aktuellt att använda mig av tidigare forskning inom området för att lättare analysera den ekonomiskhistoriska aspekten f r ämnet. Därför är olika rapporter av forskare som *Jan Ottosson och Lena Andersson-Skogs* rapport *Stat, marknad och reglering i historiskt perspektiv* användbar för att ge fler perspektiv på ämnet.

Avgränsning

I arbetet kommer jag huvudsakligen fokusera på perioderna 1990-talet och 2009–2010 eftersom omregleringen av AB Svensk bilprovning var planerad och skedde vid dessa två tidpunkter. Främst kommer det handla om de politiska aspekterna i sammanhanget.

⁷⁷ Shleifer Andrei, State versus Private Ownership, *The Journal of Economic Perspectives*; vol. 12; no. 4, (H sten 1998): 133–150

Källkritik

De källor som främst används är riksdagstryck. Det kan förekomma att utifrån detta se källorna som inte fullt tendensfria eftersom det kan urskiljas att någon är vinklat beroende på när och varför den är skriven. Därför har det varit viktigt att analysera vad som är väsentligt för trovärdigheten av det som skrivits. Även begränsningen av litteratur inom bilprovningen har därför en viss påverkan på helheten. Det blir svårare att finna relevant litteratur beroende på hur lång tid den är ifrån nutid.

Disposition

Uppsatsen är upplagd med en inledning. Sedan en undersökningsdel där jag presenterar svensk bilprovning i kronologisk ordning. I undersökningsdelen kommer främst omregleringarna och deras effekter att undersökas. Sist avslutas uppsatsen med en slutsatsdel om vad som kommit fram under undersökningen.

Svensk Bilprovning

Innan monolet på Bilprovningen fanns flera aktörer som arbetade med bilprovning. Redan under 1930-talet så erbjöd bilbranschen frivillig besiktning av motorfordon. Detta ledde till att en obligatorisk inbytesvärdering infördes i den reguljära bilhandeln som då bildade ett branschägt besiktningsföretag, AB Bilprovning. Motororganisationerna KAK, M och MHF byggde egna bilprovningensanläggningar under 1950- och 1960-talen. Dessa var särskilt avsedda för medlemmar i respektive organisation.⁸

Men bilägare som inte tillhörde någon motororganisation behövde även besiktiga sina bilar och därför så bildades år 1958 Sveriges bilprovningensnämnd där flera organisationer samarbetade för att kunna nå en norm på bilbesiktningarna. Detta bildande ledde därmed till att man nu kunde prova hela bilbeståndet rörande deras trafikduglighet. Därför började staten en utredning om hur man skulle göra med bilprovningen de kom fram till att man skulle bygga vidare på det man hade men att staten skulle bilda ett eget företag. Därför tillkom AB Svensk Bilprovning. De tidigare aktörerna gick härmed med i statens nybildade bolag och delade ägandet med staten.⁹

AB Svensk Bilprovning har haft monopol på bilprovningen åren 1965–2010. Under denna period har verksamhetens huvudsyfte varit att kontrollera fordon så att de är godkända ur ett säkerhets- och miljöperspektiv för att kunna brukas i trafiken. År 1963 så kom beslutet från riksdagen att AB Svensk Bilprovning skulle grundas. Men den fick ensamrätt att utföra periodiska kontrollbesiktningar först 1965. Det som utmärker denna statliga verksamhet är att den inte fullt ut ägs av staten utan olika intresseorganisationer delar ägandet med staten.¹⁰ Staten är majoritetsägare med 52 procent av aktierna. Resterande aktier ägs av bilförsäkringsföretagen och Motorbranschens Riksförbund med vardera 12 procent, Motormännens Riksförbund, Motorförarnas Helnykterhetsförbund och Kungliga Automobilklubben med vardera 5 procent och Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Bussbranschens Riksförbund med vardera 3 procent.¹¹

År 1966 så kom tidskriften *Provningar och Prövningar* ut och det var en personaltidning för personalen på AB Svensk Bilprovning fram till 1989. Där uppmärksammades viktiga frågor angående bilprovningens utveckling. Flera av inläggen var angående nya skyddsarbeten och

⁸ Bilismens genombrottsår i Sverige, s.77

⁹ Bilismens genombrottsår i Sverige, s.77-80

¹⁰ RiR 2007:18, s.13

¹¹ RiR 2007:18, s.18

hur personalen skulle jobba för att förbättra bilprovningens kvalitet. Tidningen i stort har inslaget om att man vill förse personalen med information för att kunna bygga på och öka engagemanget där personaler är en stor del i utvecklingen av företaget eftersom det nyligen hade skapats. Ur tidskriften kunde man tydligt urskilja att det var ett projekt som gick i hand med folkhemmet för att främja större delaktighet från personalen som var en huvudmotivering till varför tidskriften började publiceras. En fras var: Om alla drar åt rätt håll.¹² Kanske typiskt för Sverige vid denna tid att sträva efter ett kollektivistiskt samarbete för att främja varandra och omgivningen.

I tabellen nedan följer uppgifter om statistik angående bilprovningens effektivitet. Perioden omfattar januari 1966 – juni 1966.

Tabell över Bilprovningens frekvens av kontroller januari 1966-juni 1966.

Resultat av besiktning	Antal	%
Godkända	422 205	68,9
Föreläggande om ny besiktning	185 636	30,3
Körförbud	5157	0,8
Summa	612 998	100,0

Källa: Provningar och prövningar, Volym 1, no. 1, 1966, s.5

1990-talets omreglering

På 1990-talet så blev AB Svensk Bilprovning utsatt för en omreglering därför att monopolen för kontrollbesiktningen skulle avregleras. År 1994 beslutade riksdagen utifrån propositionen *En effektivare fordonskontroll* att privata aktörer skulle få utföra kontrollbesiktningar av motorfordon fr.o.m. januari 1995. Men beslutet sköts fram ett år och man motiverade detta med att ett regeringsskifte skulle ske och att man därför borde avvakta så att den nya regeringen kunde försäkra sig om att den nya avregleringen inte skulle försämra kontrollbesiktningen som kunde leda till försämrad trafiksäkerhet, miljö, service eller ökade kostnader. Det i sin tur ledde till att regeringen december 1996 beslutade utifrån budgetpropositionen att Bilprovningen skulle ha fortsatt ensamrätt på kontrollbesiktningarna.¹³ Den gamla regeringen var borgerlig och den nya en rödgrön

¹² Provningar och prövningar, Volym 1, no. 1, 1966 s.1-5

¹³ RiR 2007:18, s.20

minoritetsregering så här finns en koppling mellan de egna partiernas intressen och varför omregleringen inte skedde då.

Riksdagsdebatten

De motiveringar till varför Bilprovningen bör omregleras 1994 var främst att avskaffa det monopol som verksamheten hade haft under en lång period. Det tas upp som motivering till förslaget att konkurrensen är en viktig del i varför man ska omreglera verksamheten och att en konkurrensutsatt kontrollbesiktning innebär en ökad teknisk såväl som ekonomisk utveckling. Det finns även en övertygelse om att marknadsutsättningen måste införas ordentligt och där man ska försöka undvika att den innebär problem för verksamheten. Det andra perspektivet är istället ett ökat samarbete mellan europeiska länder. Omregleringen anses vara en förberedelse inför ett eventuellt europeiskt samarbete. Enligt EU:s perspektiv så vill de öka kvalitén på verksamheter för länder som är med i EU. Det system för Bilprovning som Sverige innehar är dock fullt godkänt men man vill från regeringens sida säkerställa att verksamheten ska klara sig även i framtiden om ett EU-medlemskap blir aktuellt.¹⁴

Det har under flera omgångar varit aktuellt såväl innan som efter denna omregleringsfas att en proposition för omreglering har bemötts väldigt likartat av regeringen. Detta kan delvis förklaras för att en socialdemokratisk regering makten. Samtliga av motiveringarna lyder därmed i stor utsträckning således: ”Intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans, talar för en fortsatt ensamrätt för Bilprovningen att utföra kontrollbesiktningar”.¹⁵ Denna argumentation har även använts som svar på de frågor som ställts av de borgerliga riksdagsledamöter som vill avskaffa monopolet.

Kris för verksamheten 2000

Det uppstod en kris för tillgängligheten och lönsamheten för bilprovningen år 2000. Det blev därmed aktuellt att förbättra effektiviteten hos Bilprovningen. Riksrevisorerna menade på att driftkostnaden ökade medan avgifterna för en kontrollbesiktning stod stilla och därmed blev förutsättningarna för Bilprovningen svårare. De hade tidigare försökt, 1998, med ett förslag till riksdagen att höja kostnaderna men det förslaget avlogs med hänvisningen till Bolagets soliditet. Därför kom Riksrevisorerna med ytterligare förslag på hur man ska kunna lösa krisen med bilprovningen.¹⁶

¹⁴ Betänkande, SOU 1992:115, Kontroll i konkurrens – avveckling av AB Svensk Bilprovnings monopol på kontrollbesiktning, s.37-40

¹⁵ RiR 2007:18, s.21

¹⁶ Betänkande, 2000/01:TU14, Fordonskontrollen och trafiksäkerheten, s. 9

Ett av förslagen var att jobba med måluppfyllelsen. I tabellen nedan ser man att alla målen för 1999 inte nåddes. Det var därför viktigt att se över dessa noggrannare. Det kan tolkas som att verksamheten tog problemen på allvar och arbetade med att förbättra dessa.

Tabell över Mål och utfall för 1999.

Målområde	Mål för 1999	Utfall år 1999
Kunderna	88 % nöjda kunder	85 %
Medarbetarna	5,2 i välbefinnande på en sjugradig skala	3,8
Nya affärer	5 % i omsättning av kärnverksamheten	4 %
Resultat	24 % i rörelsemarginal i fältverksamheten	20,5%
Teknisk kvalitet	19 poäng enligt upplagt kvalitetsprogram	18 poäng

Källa: Trafikutskottets betänkande 2000/01: TU14

De övriga målen var effektivitetsjämförelser, väntetidsproblem och SWEDAC:s tillsynsansvar.¹⁷ Dessa följdes upp till stor del på ett tillfredsställande sätt bland annat genom en ökad tillgänglighet och nedkortning av väntetider då man lyckades använda sig av ny teknik som internet, större möjlighet att enklare förboka tider, fler öppettider, större utbud av stationer och att en bokad tid kostar även om kunden inte dyker upp. Det blev även viktigt att stärka kontrollerna hur kunden bemötte bilprovningens tjänster. Kundenservice och nöjdhetsindex (NKI) undersöker därför för hur kunderna anser att servicen är. Resultaten visade att fler kunder blev tillfredsställda med Bilprovningen och därmed var ett av problemen som tidigare hade uppstått lösta.¹⁸

Rekommendationen som Riksrevisionen hade till regeringen angående bilprovningen löd således: ”Regeringen bör överväga att precisera Bilprovningens tillgänglighetsuppdrag och utveckla uppföljningen av tillgängligheten till kontrollbesiktningen.”¹⁹ Detta kan tolkas som att de tidigare problemen med bilprovningen var lösta och därför behövde det från regeringens sida inte göras mer än vad rekommendationen avsåg.

¹⁷ 2000/01:TU14 s. 9-11

¹⁸ RiR 2007:18, s.38-42

¹⁹ RiR 2007:18, s.54

Omregleringen 2010

Även fast problemen som bilprovningen hade stått inför löstes så valde regeringen ändå att omreglera bilprovningen till år 2010. Detta motiverades främst av att man skulle kunna främja utvecklingen av bilprovningen genom konkurrensutsättning. Det skulle inte vara på bekostnad av trafiksäkerhet och miljö utan enbart ha positiva effekter för kontrollbesiktningsverksamheten. Detta hade säkerställts genom att näringsdepartementet hade tagit hjälp av konsultbyrå McKinsey o Co som undersökte vad som bör göras för en eventuell omreglering. De kom fram till att tillgängligheten skulle öka för kunden samtidigt som avlägsnandet av monopolen skulle ge ökad effektivisering av tjänsten för att konkurrensen främjade en sådan utveckling. I sin tur skulle detta leda till fler öppettider som kvälls- och helgtider och fler arbetstillfällen samt en mer anpassad verksamhet för kunden. Det var därför aktuellt att omreglera den bransch som hade monopol på verksamheten även fast det inte fanns några större brister i verksamheten.²⁰

Men det fanns flertal förbättringsområden som enligt Shleifers modell skulle kunna vara anledningar till en omreglering. Det första att innovationspotentialen var låg men nödvändigtvis inte bristfällig. Av detta kan det vara ett alternativ att konkurrensutsetta det för att det utvecklades ny kontrollmetodik samt att ge valfrihet och anpassning till efterfrågan. Det senare kan tolkas som att tillgängligheten även skulle öka och blir relevant eftersom ett av huvudargumenten för en omreglering är att man vill se en ökad tillgänglighet.

Det andra argumentet Shleifer har är att om konkurrensen är låg och kundens valfrihet är begränsad är tydlig eftersom bilprovningen har ett monopol på tjänsten. Det kan därför bara bli bättre inom detta område med en konkurrensutsatt marknad. Men det är viktigt att balansera inträdesbarriärerna för att säkerställa att konkurrensen gynnas. Exempel på detta ser man i grannländerna Danmark och Norge där de lyckats bättre än Finland i denna aspekt eftersom de lyckats balansera inträdesbarriärerna så att konkurrensen är god.²¹

Propositioner för en omreglering

Här är förslaget som hanterar *statens ägande* i AB Svensk Bilprovning:

Utskottets förslag i korthet

²⁰ Proposition, 2009/10:NU10, Förändrad ägarstruktur i Aktiebolaget Svensk Bilprovning m.m., s. 6

²¹ Rapport, VTI 2012/0222-2, Regelförändringar i transportsektorn s.41

”Riksdagen bifaller regeringens förslag om bemyndiganden beträffande ägandet i Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Därmed avvisar riksdagen ett motionsyrkande om avslag på propositionen. Bemyndigandena innebär bl.a. att regeringen kan minska eller öka ägandet i bolaget. Jämför reservation 1 (s, v, mp).”²²

Här så är förslaget att man vill minska eller öka ägandet i bolaget och det kan tolkas ur flera synvinklar. Antingen att regeringen vill ha en passiv förändring där de senare avgör om omregleringen ska förutsätta konkurrens. Eller om man avbryter förslaget som man gjorde när verksamheten skulle konkurrensutsättas 1994. Där precis som 1994 så är detta också en möjlig period för regeringsskifte och därför kan man ha ett öppet förhållningssätt till just denna omreglering. Det som skedde under den tidigare omregleringen var att ett regeringsskifte kom och därför med stor sannolikhet avbröts omregleringen. En ny regering med andra mål tillträdde. Men det kan även vara så att detta förslag möjliggör att vid en eventuell omreglering så måste regeringen först öka det statliga ägandet för att sedan kunna införa en ansvarsfull och bra konkurrensutsättning som leder till ett minskande av ägandet i bolaget. Detta är mer i linje med vad regeringen kan tänkas göra eftersom en lyckad marknadsreform är vad som krävs för att konkurrensutsättningen ska bli så bra som möjligt.²³

Den delade ägarstrukturen i AB Svensk Bilprovning kan innebära vissa problem när man konkurrensutsätter bolaget. Därför blir vem ska omfattas av ägandet en fråga man måste ta i beaktande. Utifrån detta kom ett förslag av Konkurrensverket att man skulle sälja ut bolaget till flera andra insatser via ett anbudsanförande. Huvudsyftet för denna försäljning blir att undvika att AB Svensk Bilprovning är dominerande på marknaden även fast den har omreglerats. Detta såg man som ett problem eftersom det skedde i länder som Finland när de hade omreglerat kontrollbesiktningen. Där blev det att ungefär 80 % av marknaden omfattades av två bolag. Konsultrapporten kom med fler förslag men med två huvudproblematiseringar där valet av försäljningsmodell är viktig. För det första ville man säkerställa ett pristak eftersom konkurrensen som tillkommer av försäljningen minskar nödvändigheten för ett sådant. För det andra så vill man säkra tillgängligheten på landsbygden och det är något som bör ställas krav på när man säljer ut delar av bolaget till andra aktörer.²⁴

Här förtydligas *uppdraget* för AB Svensk Bilprovning:

Utskottets förslag i korthet

²² 2009/10:NU10 s. 7

²³ 2009/10:NU10, s.9

²⁴ 2009/10:NU10, s.11–12

”Riksdagen bifaller förslaget i propositionen om att regeringen bemyndigas att ge Svensk Bilprovning ett ändrat uppdrag. Syftet är att göra det möjligt för bolaget att kunna verka på fullt marknadsmässiga villkor på en omreglerad marknad för fordonsbesiktning med oberoende och självständiga organ i konkurrens. Ett motionsyrkande om att Svensk Bilprovnings uppdrag ska ändras i syfte att öka tillgängligheten och servicen avslås av riksdagen. Jämför reservation 2 (s, v, mp).”²⁵

Precis som i föregående förslag så är det mycket fokus på att man vill omreglera bilprovningen men att detta sker på ett effektivt sätt. Det talas här att man ska följa konsultrapportens direktiv i stort med att säkerställa de problem som de tog upp bland annat glesbygdens tillgång till kontrollbesiktningar. Från regeringens sida vill man även stärka insatserna för att arbeta mot de mål som tillgängligheten till en kontrollbesiktning.²⁶

Riksdagsdebatten

Dessa motiveringar har utskottet och regeringen för att införa en omreglering: Med en fri konkurrens är det övertygande att företag blir effektivare, att tillgängligheten och servicenivån förbättras samt att priserna pressas. Samtidigt ska kundens valmöjligheter och position stärkas. Fri konkurrens ska även gynna entreprenörskapet och skapar fler och växande företag vilket även ska gynna tillväxten. De företag som arbetar på en fri marknad kommer att se över kundens behov och därför effektivisera sitt arbete i förhållande till hur marknaden ser ut.²⁷

Dessa motiveringar främjar en ökad konkurrensanpassad ekonomi där fler aktörer och större konkurrens syftar till att förbättra kvalitén på marknaden i stort. Detta är i linje med den liberala modellen när det gäller utvecklingen av ekonomin. Shleifer anser att privatisering är att föredra i jämförelse med statligt monopol för att det privata överträffar både när det gäller innovation och kostnadseffektivitet eftersom monopolet har varit ett sätt att kontrollera marknaden istället för att låta den utvecklas i konkurrens. Därför bör man omreglera och införa konkurrens för att detta gynnar både ekonomin och verksamhetens utveckling.²⁸

Shleifers och regeringens argument är väldigt liknande och det blir därför tydligt att denna motivering gällande konkurrensutsatta marknader följer de borgerliga politikernas politiska agenda med en mer liberal politik för landet. Men jämförelsen med andra länder är alltid relevant och här ser man att Sverige ligger efter när det gäller konkurrensutsättning av statliga bolag. Bara Sverige, Grekland, Lettland, Luxemburg Schweiz och Ungern har monopol på sin

²⁵ 2009/10:NU10 s. 13

²⁶ 2009/10:NU10, s.13–16

²⁷ 2009/10:NU10, s.13

²⁸ Shleifer (1998): 133–150

fordonsbesiktning i Europa.²⁹ I detta fall så är motiveringarna till omregleringen liknande med de som var 1994. Där konkurrens gynnar effektiviteten och därför kan man se att det i hög grad är politiska beslut av de som anser att det är konkurrensen som är viktigast för att verksamheten ska utvecklas.

De motiveringar som de borgerliga politikerna har är nämnda och därför ska nu de motioner som de rödgröna politikerna gjorde, med Tomas Eneroth (s) i spetsen, belysas. Den första propositionen gällande ägandet i AB Svensk Bilprovning som regeringen har lagt fram avslås och de rödgröna anser att en omreglering av AB Svensk Bilprovningens ägande inte är något som är nödvändigt. Detta motiverar de med att det svenska systemet för bilbesiktning redan är effektivt och fungerar väl samt att kunderna är nöjda. Produktiviteten är hög, pålitligheten god och prisnivån ligger på jämn nivå med övriga Europa. Väldigt få av de trafikolyckor som uppstår i Sverige är på grund av fel på fordonet, vilket är en effekt av den goda fordonsbesiktningen. De menar också på att detta är ett försök av regeringen att privatisera de statliga bolagen eftersom de redan tidigare har privatiserat apoteken. Det är även sämre undersökt huruvida effekterna av en omreglering är positiva eller negativa, precis som med apoteken. Därför anser de rödgröna att de borgerliga politikerna arbetar med att införa deras symbolpolitik.³⁰

För det andra förslaget om att förtydliga uppdraget för Bilprovningen så är de rödgröna även här kritiska. De anser att en omreglering av fordonsbesiktningensmarknaden i slutändan kommer leda till sämre tillgänglighet för framförallt glesbygden och ökade priser på kontrollbesiktningar. Omregleringen av apoteken har inneburit problem för glesbygden och därför så kan det vara liknande förhållanden med bilprovningen. De vill istället se till att man arbetar med AB Svensk Bilprovning som den är och att regeringen arbetar med att förtydliga tillgänglighetsarbetet så att man kan undvika en omreglering.³¹

Att klargöra vilka som var i regeringsställning kan förtydliga om det här beslutet baseras på ideologiska skillnader mellan olika regeringar. Det man såg 1991-1994 och 2006-2014 var att det var borgerliga partier som var i regeringsställning. Därför kan man se mönster i hur politiken utvecklades samtidigt som de olika ideologiska dragen blev tydliga. För de borgerliga politikerna så är privatisering av olika branscher i deras intresse för att de anser att det är den liberala vägen som skulle stärka Sverige ekonomiskt på bästa sätt. Det man även

²⁹Promemoria, Ds 2009:3, fordonsbesiktning, s.35

³⁰ 2009/10:NU10, s.17

³¹ 2009/10:NU10, s.18

ser är att med en rödgrön regering så är det inte fokus på att privatisera eller sälja ut statliga bolag utan istället att försöka jobba med dessa för att kunna skapa en bättre välfärd och en icke vinstdrivande verksamhet. Detta ser man även i hur de olika politiska blocken framför sina argument för varför denna omreglering har sina fördelar och nackdelar. Det blir här tydligt att de olika politiska lägren har två olika ideologier och lösningar på problem.

Jämför man med tidigare omregleringar som den som gjordes med apoteken 2009 så är målen för utvecklingen efter konkurrensutsättningen nästan identiska med de målen som de hade för bilprovningen. Där man vill främja en ökad tillgänglighet, bättre service och ett bättre tjänsteutbud samt låga läkemedelskostnader till nytta för konsumenten och det offentliga.³² Detta stärker ännu mera att det är ideologi om hur branscher ska fungera som driver processen. För det går i linje med hur de borgerliga politikerna ser på konkurrensutsatta branscher i jämförelse med de i monopol. Där de konkurrensutsatta branscherna överträffar de i monopol på samtliga punkter.

Konsultrapport McKinsey o Co

I det här fallet kan man se att konsultbyrå McKinsey & Company har fått i uppdrag av näringsdepartementet att undersöka en eventuell omreglering av bilprovningen. Målsättningen med undersökning var att undersöka förutsättningar för och konsekvenser av en potentiell omreglering av fordonsbesiktningsspektorn samt rekommendera en reglering. Det var viktigt att se till så att de ekonomiska och sociala fördelarna översteg nackdelarna med en eventuell omreglering. I konsultrapporten kom de fram till att i en omvärldsanalys var Sveriges fordonsbesiktning väl fungerande i jämförelse med andra länder. Prisnivån låg på en nivå runt Europas genomsnitt. Produktiviteten var högre än genomsnittet i Norden, pålitligheten god och underkännandegraden var i linje med Danmark och Finland. Det som var bristfälligt var tillgängligheten där den i jämförelse med andra länder var låg. Det avser stationstäthet, öppettider och möjlighet till drop-in. Fördelarna med en omreglering skulle vara ökad tillgänglighet och serviceutbud som skulle leda till positiva samhällsekonomiska effekter, nya produkter och tjänster. Det ger ökad sysselsättning och tillväxt samt tydliggjorda roller för verksamheten. Men det fanns även risker med en konkurrensutsatt fordonsbesiktningssmarknad. För det första en risk för försämrad kvalitet om de nya aktörerna reglerar sina verksamheter och inte fullt ut följer de krav som ställs. För det andra risk för överetablering och att företag går i konkurs på grund av detta. För det tredje en minskad

³² Rapport, Statskontoret 2012:10, Utvärderingar av om- och avregleringar, s.23-33

tillgänglighet på landsbygden där olönsamma stationer läggs ner. I konsultrapporten finns även rekommendationer på hur man ska tillämpa den eventuella omregleringen.³³

McKinsey o Company är ett multinationellt företag som jobbar med ledande företag, regeringar, icke-regeringsorganisationer och välgörenhetsorganisationer.³⁴ Det finns inte något som tyder på att de ska vara drivande när det gäller denna omreglering. Men eftersom de är ett multinationellt globalt företag så är det indirekt tydligt att de främjar omregleringen eftersom det är normen för samhällsutvecklingen idag i flera länder. Det ser man framförallt med utvecklingen av multinationella företag som i många fall kan kontrollera marknader. Där kanske de företag som köpte upp kontrollbesiktningens verksamheten i Sverige har som gemensamt mål med en multinationell konsultbyrå att omreglera marknaden i syfte att öppna upp marknader för de olika företagen. Dessa anledningar kan också medföra att politikerna valde denna konsultbyrå för man vet att de skulle främja en omreglering och därmed stärka deras argument för omregleringen av kontrollbesiktningen.

Effekter av en omreglering

När Bilprovningen omreglerades 2010 så skedde det inte så mycket för utförsäljningen av monopolet. Företagen som köpte upp delar av AB Svensk Bilprovning eller etablerade sig på marknaden var inte tillräckligt för vad som hade önskats innan omregleringen. Därför 2012 så delade man upp företaget i två delar där 70 respektive 56 stationer överförs till de nybildade dotterbolagen Besiktningsskluster 1 AB och Besiktningsskluster 2 AB. Detta för att enklare sälja ut AB Svensk Bilprovning på en konkurrensutsatt marknad. Besiktningsskluster 1 AB avyttrades till Opus bilprovning. Besiktningsskluster 2 AB avyttrades i samband med inlösen av minoritetsägarnas aktier. Detta resulterade i att flertalet ytterligare aktörer inom kontrollbesiktningen uppstod.³⁵ Målen för de nya verksamheterna på den konkurrensutsatta marknaden blev således.

- Att fortsätta arbetet med en god tillgänglighet över hela landet.
- Att främja ett kostnadseffektivt och rationellt besiktningssköpande.
- Att främja prisutvecklingen för besiktningstjänster på ett rimligt vis.
- Att ge kunden valfrihet och ge kunden möjlighet att påverka serviceutbudet.

³³ Ds 2009:3, s.20-22

³⁴ <http://www.mckinsey.com/about-us/overview> (Hämtad 2017-05-16)

³⁵ <https://www.bilprovningen.se/bilprovningen/om-bilprovningen/var-verksamhet/historik.html> (Hämtad 2017-05-16)

- Att bidra till utvecklingen av nya kontrollmetoder.³⁶

Det som är viktigt att analysera när det gäller avregleringen av monopolet på kontrollbesiktningen är att undersöka eventuella effekter utav detta. Det som här blir viktigt är att se om de målen som motiverade omregleringen kommer att ske efter det att omregleringen ägt rum.

När man undersöker tillgängligheten av kontrollbesiktningen så syns det tydliga effekter där antalet stationer har ökat utbudet och den geografiska spridningen på dessa samt att nya flexibla öppettider innan 7:00 och efter 18:00 gav upphov till fler valmöjligheter för kunden. Det som här kan urskiljas är att priserna även regleras efter behovet på marknaden och eftersom det finns nya öppettider så anpassas priserna efter öppettiderna. Det för att vid obekväma tider så får arbetarna mera betalt och driftkostnaderna för kontrollbesiktningen ökar därmed. Här ser man att de som har behov av en kontrollbesiktning och kan betala extra för att få en tid på t.ex. drop-in gör det i stor omfattning. Därför syns en liten ökning av priset efter omregleringen i kombination med att aktörerna bestämmer priset på tjänsten. Men med ny tillgänglighet så kan man forma verksamheten och priserna efter tjänsterna som aktörerna ger. Det förhållandet som var innan var att kötiderna blev för långa och att priserna inte ökade i takt med efterfrågan. Därför blev det olönsamt att ha hög produktivitet om omsättningen inte gynnar det. Däremot kan det motsatta till detta scenario även uppstå om man har för höga priser som leder till att produktiviteten minskar på grund av det.³⁷

När det gäller antalet stationer så ser man att konkurrensen skulle gynna denna aspekt på lång sikt eftersom flera aktörer innebär flera stationer. Men den geografiska aspekten kan tolkas ur flera olika vinklar. Där kan den otydliga beskrivningen innan omregleringen huruvida det geografiska läget på besiktningstationerna var tillräckligt bra spela stor roll för hur utvecklingen sker. Det krav som ställdes var att den geografiska spridningen skulle tillfredsställa allmänhetens krav och innan har det förekommit att 97 % av befolkningen har en radie på åtminstone 3 mil till närmaste besiktningstation.³⁸ Om man ser på december 2016 så var antalet besiktningstationer 451 och i jämförelse med innan omregleringen 190 så ser man att det har ökat markant med 137 % och det är en tydlig effekt av denna omreglering. Men det som kan vara missvisande är att de i glesbygden fortfarande har en begränsad tillgänglighet där det i princip finns en station att vända sig till om resan inte ska bli för lång.

³⁶ VTI 2012/0222-2, s. 38

³⁷ VTI 2012/0222-2, s. 38-44

³⁸ VTI 2012/0222-2, s. 43-48

Däremot har det i tätbefolkade områden inneburit ett större utbud och tillgänglighet för kunden där valfriheten har ökat.³⁹

I tabellen nedan kan man se den geografiska ökningen av kontrollbesiktningens verksamheter av lätta fordon. Det har ökat i tätbefolkade områden mycket tydligare än i glesbefolkade områden. Län som Stockholm Västra Götaland och Skåne har fått flertalet nya stationer. Men samtidigt har glesbefolkade områden som Gotland fått en ökning på 400 % av antalet stationer så variationen är stor men antalet stationer följer ändå ett mönster och där ser man att de större länen har en tydligare ökning än de mindre.

Tabell över Antalet stationer som utför kontroller av lättfordon 2010–2015.

Lätta fordon	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Procentuell ökning 2010-2015
Blekinge	5	5	5	5	6	9	80%
Dalarna	11	11	11	12	13	15	36%
Gotland	1	1	2	2	4	5	400%
Gävleborg	7	8	8	10	11	11	57%
Halland	4	6	7	8	15	17	325%
Jämtland	8	8	8	8	8	9	13%
Jönköping	11	11	11	12	15	18	64%
Kalmar	6	6	7	7	9	13	117%
Kronoberg	6	7	7	8	9	9	50%
Norrbottn	15	15	16	16	17	18	20%
Skåne	18	28	32	41	51	63	250%
Stockholm	21	31	43	46	53	59	181%
Södermanland	5	5	6	10	14	16	220%
Uppsala	5	5	7	9	10	11	120%
Värmland	9	10	12	16	19	21	133%
Västerbotten	11	12	13	13	13	16	45%
Västernorrland	7	7	8	9	9	10	43%
Västmanland	5	7	9	9	11	12	140%
Västra Götaland	27	33	37	48	59	74	174%
Örebro	5	6	7	8	14	15	200%
Östergötland	9	10	14	17	20	23	156%
Totalt	196	232	270	314	380	444	127%

Källa: Swedac.

Hur ser marknaden ut för kontrollbesiktningen? År 2015 så var det flertalet aktörer på marknaden. Men den dominerades fortfarande av tre stora aktörer. I tabellen nedan kan man

³⁹ Promemoria, TSV 2016-340, Fordonsbesiktningensmarknaden september till och med december 2016

se att de dominerande bolagen som AB svensk Bilprovning, Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus bilprovning minskar sin andel på marknaden mellan åren 2014–2015. Detta kan dock ses som att flera företag etablerar sig än att de större säljer ut någon av sina verksamheter. Utav detta ges kunden bredare möjligheter till ett ökat inflytande över marknaden och hur den ska utvecklas om utbudet ökar över vilka som för en kontrollbesiktning. Konkurrensutsättningen ledde därmed till att aktörer kan konkurrera med varandra.

Tabell över Besiktningsföretag och deras andel på marknaden 2014–2015.

Besiktningsföretag	2014	2015
AB Svensk Bilprovning	33,45%	32,03%
Besikta Bilprovning i Sverige AB	23,60%	21,22%
Carspect AB	8,13%	9,35%
ClearCar AB	2,79%	5,02%
DEKRA Automotive AB	2,94%	4,49%
Fordonsprovorna i Kungälv AB		0,03%
Fordonsprovorna i väst AB*	0,08%	0,12%
Inspecta Sweden AB	0,01%	0,02%
Opus Bilprovning AB	28,73%	27,41%
SMP Svensk Maskinprovning	0,08%	0,08%
Ystad Bilbesiktning AB	0,19%	0,22%

*Inklusive Fordonsprovorna i Kungälv AB från och med juni 2015 till och med september 2015.

Källa: Transportstyrelsen (2015).

Den tekniska utvecklingen som förespråkades av en omreglering har inte visat sig vara stor. Flertalet av de problem som fanns tidigare när det gällde kontrollbesiktningar har inte utvecklats eller ordnats. När Transportstyrelsen gör stickprovsundersökningar är det förekommande att de som besiktar fordonen slarvar med kontrollerna där vissa fordon blir godkända när de inte skulle varit det. Detta kan bero på att analysverktygen är undermåliga och därför måste de förbättras. Även så ser transportstyrelsen att flera av stationerna inte har arbetat in de förändringar i föreskriften som gäller för en kontrollbesiktning i sina handböcker. Det gäller främst inrapporteringen av uppgifter till Transportstyrelsen. Samtidigt uppnås inte minimikraven som Transportstyrelsen ställer när det gäller kontrollutrustning och kontrollmetoder för bilbesiktningen. De fall där detta undersökts så har kontrollen visat att besiktningsföretagen inte ligger över den miniminivå som har ställts. Något positivt som har

skett i denna aspekt är dock att antalet tekniker har ökat i takt med stationsökningen samtidigt som kontrollen av bilbältens kvalité och om varningstriangelns befintlighet har förbättrats.⁴⁰ Skillnaden på hur det var innan och efter omregleringen i denna aspekt är alltså inte som önskad men vissa förbättringar finns.

Tillgängligheten har ökat och utbudet av stationer och leverantörer har gett kunden bredare alternativ till kontroller. Dessa resultat är vad en konkurrensutsättning ska åstadkomma enligt Shleifer.⁴¹ Men allt har inte förbättrats till den grad som hade hoppats. Speciellt utvecklingen för kontrollmetodiken där den inte utvecklats lika mycket som de andra målen. Något som även kan vara problematiskt är att glesbygden inte får en likadan utveckling som de tätbefolkade områdena. Därmed blir den geografiska utvecklingen inte lika stor som de övriga tillgänglighetskraven. Här är det inte lika fördelaktigt för alla i samhället och här ser man att de motargumenten till omregleringen att glesbygden skulle få sämre tillgänglighet inte fullt ut uppföljts. Men att det var resonabla argument mot denna omreglering om en väldigt liten tillgänglighetsökning i landsbygden gentemot tätbefolkade områden är relevant. Det som bör påpekas är att glesbygden inte kan jämföra sig med tätbefolkade områden eftersom marknaden är relativt låg i jämförelse. Om man ser bort från detta så har målet om ökad tillgänglighet verkligen uppfyllts och man ser att denna utveckling har gynnat konkurrensen såväl som kunden. Priserna ser även ut att ha följt en rimlig nivå men att de har ökat i förhållande till KPI kan vara för att konkurrensen inte har lett till pressade priser utan istället att man sätter priser på de tjänster som utförs.⁴²

Politiken efter omregleringen

I en riksdagsdebatt mellan Lars Johansson (S) och Peter Norman (M) 2014 så har inte mycket ändrats i hur de politiska lägren förhåller sig till denna omreglering. Som Transportstyrelsen rapporter visar så ser man att Bilprovningen har utvecklats mycket sedan omregleringen och där får de som var för omregleringen mycket rätt i deras argumentation och motiveringar för denna omreglering.

Motståndet och Lars Johansson förespråkar att kontrollbesiktningen i Sverige redan var tillräckligt bra och att denna omreglering bara är ett sätt att ytterligare främja den borgerliga politikens mål med att sälja ut statliga bolag. Detta för att bristerna inom kontrollbesiktningen kan påverka den goda trafiksäkerheten och miljön som Sverige redan har. Det var även en

⁴⁰Rapport, TSV 2015:2298, Fordonsbesiktningensmarknaden 2015, s.18–19

⁴¹ Shleifer (1998)

⁴² TSV 2015:2298, s.23

enkät där 94 % svarade för att de tyckte att kontrollbesiktningen redan var tillräckligt bra. Lars Johansson menar att anledning till att Sverige väntat så länge med en omreglering är för att verksamheten har fungerat så bra och att den utmärker sig bland de övriga länderna. Detta möjliggjordes för att man ville säkra trafiksäkerheten och Svensk bilprovning har varit en aktiv del i arbetet. Det kan därför ses som ett sätt för de borgerliga att privatisera ytterligare en statlig verksamhet.

Peter Norman påpekar att antalet nya stationer har ökat betydligt sedan omregleringen och att kundens ställning har blivit bättre. Han menar även på att Sverige var en av de sista länderna att avskaffa monopolet på kontrollbesiktningar. Det ställs upp ett scenario där beroende på hur man ser på ekonomin så kan man bara vara för eller mot denna omreglering. Detta med en konkurrensutsättning är alltså gynnande för de borgerliga politikerna medan de rödgröna är väldigt skeptiska till något sådant. Peter Norman säger att han förstår Lars Johanssons oro men att omregleringen främjade även ett utvecklingsarbete för kontrollbesiktningar. Samtidigt är han införstådd med att Sverige har och har haft en väldigt bra kontrollbesiktningensverksamhet. Det sista som nämns är att de ideologiska skillnaderna om hur man ser på en konkurrensutsatt marknad är något som inte går att ändra på och det får helt enkelt accepteras.⁴³

Allmänheten efter omregleringen

Det man ser utifrån ett kundperspektiv är att man var väldigt nöjd innan omregleringen med ett snitt på 95 % som uppskattade kontrollbesiktningen.⁴⁴ Det ger i sin tur ger intrycket att många anser att den fungerar väl och att den inte ska avregleras.

I en artikel från DN så intervjuas en kund till Dekras besiktningstation angående hur han ser på omregleringen av bilprovningen. Han ansåg att den statliga bilprovningen uppfattades som väldigt professionell innan och att det inte skulle vara möjligt att kunna muta sig till en godkänd besiktning.⁴⁵

Ett annat exempel på ett kundperspektiv är en arg insändare i Expressen där mannen är irriterad över svårigheterna med att införskaffa sig en tid och har inte lyckats efter tre månader. Han säger att han fick rådet att offra en semesterdag för att bila ut i landet och försöka hitta en drop-in tid i någon av de stationer där denna service var tillgänglig. Detta

⁴³ Interpellation, 2013/14:535, Resultat av utförsäljningen av Bilprovningen

⁴⁴ <https://www.bilprovningen.se/bilprovningen/press--nyheter/pressmeddelanden/2010-10-07-kunder-ger-bilprovningen-toppbetyg.html> (Hämtad 2017-05-19)

⁴⁵ Arbman Hans, Dyrare och krångligare att besiktiga bilen, DN, 2014-01-13,

svarade han med att han inte skulle anpassa sitt liv efter en obligatorisk lagstadgad skyldighet.⁴⁶

Sammanfattningsvis kan man säga att allmänheten och kunden inte ville ha någon omreglering av kontrollbesiktningens verksamhet.⁴⁷ Detta för att man under en lång tid hade en bra väl fungerande Bilprovning och eftersom det var en skyldighet så var man nöjd med att staten hade monopolet kvar. Omregleringen innebar en rad problem med tillgänglighet i början av processen men har på senare tid förbättrats.

⁴⁶ Bankel Anna-Klara, Det råder kaos på bilprovningen i storstäderna, Expressen, 2010-08-06, . Inte vederhäftigt men rolig detalj i sammanhanget.

⁴⁷ De tidningsartiklar som använts är från kvällstidningar men kan ha relevans eftersom normen hade en liknande reaktion när det gäller omregleringen. Däremot är de inte fullt trovärdiga eftersom de är kvällstidningar.

Slutsats

Bilprovningen i Sverige har stått inför två brytpunkter när det gäller regleringar. Den första var när de olika aktörerna samarbetade för att kunna skapa en fungerande statlig verksamhet med ett monopol på marknaden. Denna utveckling var något som förbättrade Svensk Bilprovning och möjliggjorde verksamheten som fungerade väldigt bra i flera år framöver. Den andra när den omreglerades och tilläts verka på konkurrensutsatt marknad. Detta hade tidigare varit omdebatterat redan tidigare på 1990-talet men avbröts här efter ett regeringsskifte då den nya regeringen ansåg att en omreglering inte var nödvändig.

Det som skedde under omregleringen 2009 är att politiker främjat alternativet att omreglera en redan högt kvalificerad verksamhet som den svenska bilprovningen. Beslutet var ett politiskt från ett parti som redan tidigare hade privatiserat en annan svensk verksamhet nämligen apoteken. Allt var inte självklart över om den privatisering som skulle ske för svensk bilprovning. Var omregleringen tillräckligt motiverad för utvecklingen av verksamheten? Det fanns flera motiveringar där starka tillgängligheten, utveckla ny teknik för hur kontrollerna genomfördes samt att en bilprovning i konkurrens skulle innebära ett bredare utbud och sänkta kostnader för kunden. Något som tidigare hade lösts genom att bilprovningen åren innan hade utvecklat verksamheten för att lösa de problem som skett tidigare år 2000.

Det väcker frågan om vilka som låg bakom denna omreglering även om det inte fanns några direkta skäl att omreglera verksamheten? I detta fall ser man att det var uteslutande borgerliga politiker som arbetade för ett privatiserande av bilprovningen. Delvis för att främja deras politiska ideologi men även för att utveckla verksamheten och dess kostnadseffektivitet. För enligt den liberala marknadsmodellen så främjas privatiseringar över statliga monopol både när det gäller teknisk utveckling och kostnadseffektivitet. Därför kan det vara en fördel att privatisera en verksamhet för att avlägsna monopolen som inte leder till en önskad utveckling av verksamheten.

Vilka var då motståndarna till denna omreglering? Svaret blir de politiker som anser att staten ska behålla verksamheten, nämligen de rödgröna politikerna med socialdemokraterna med majoritet. Ideologiskt så är de rödgröna och borgerliga väldigt olika varandra när det gäller hanteringen av dessa ärenden. De rödgröna är inte positiva när de borgerliga privatiserar olika branscher. Med motiveringar som att det kommer leda till ett mer delat samhälle och en sämre välfärd. I detta fall så var det flera motsättningar som de rödgröna hade med omregleringen. De nämner att eftersom verksamheten är god ska bilprovningen fortsätta ha ett monopol på marknaden eftersom en privatisering kan leda till flera problem. Där glesbygden får det sämre

och att verksamheten förlorar sin goda standard. De anklagar även de borgerliga för att arbeta med symbolpolitik istället för att lösa problemen som de var och där denna privatisering skulle "rädda" verksamheten. Något som de borgerliga tidigare hade gjort med apoteken.

En annan faktor var att näringsdepartementen anställde ett multinationellt konsultbolag vid namn McKinsey o Company för att undersöka en eventuell privatisering och vad som behövde göras. Den kopplingen man kan dra är att detta konsultbolag har liknande intressen som de borgerliga politikerna nämligen en konkurrensutsatt marknad för privata bolag. En spekulaton jag har är att de inte kan ha lagt mycket kraft i att verksamheten var tillräckligt bra redan utan arbetade med att avreglera den eftersom det gynnar deras intressen att motverka en verksamhet med monopol. Här blir det intressantare eftersom de borgerliga politikerna använder konsultrapporten som underlag för att motivera denna omreglering. Det är då möjligt att det kan ligga i bådass intressen att främja en sådan utveckling och det var därför de inledde ett samarbete. Något som kan vara relevant i sammanhanget är att globalisering och konkurrensutsatt marknad var av intresse för båda aktörerna och därför ska monopoliet på svensk bilprovningen avregleras.

Effekterna av omregleringen är något som är viktiga att ta upp för att se om anledningarna till omregleringen hade någon anknytning till verkligheten. Därför ser man att de mål som togs upp i stor utsträckning har blivit uppfyllda. Shleifers argument för en konkurrensutsättning gav därför liknande resultat med vad omregleringarna skulle åstadkomma. Tillgängligheten ökade markant med mer än en fördubbling av antalet stationer och flexibla öppettider. I detta avseende har omregleringen fungerat bra. Sen kan man även se något som att den tekniska utvecklingen inte riktigt har kommit dit man vill än. Det är fortfarande vissa problem som är närvarande speciellt att vissa stationer inte löser de minimiproblem som upptäckts av kontrollanter och bristfälliga kontroller. Men även kan man se att orosmoment som att glesbygden skulle få försämrade tillgänglighet inte har gått i uppfyllelse och antalet stationer har ökat även där. Men visst finns det skillnad mellan glesbygd och tätbefolkade områden där antalet stationer ökar i olika omfattning.

Även fast mycket har skett efter omregleringen så är inte mycket annorlunda inom politiken. Där de borgerliga tycker att omregleringen var väldigt lyckad medan de rödgröna fortfarande anser att de borgerliga utnyttjade sin makt för att föra fram deras symbolpolitik. Detta tyder än mer på att det var i huvudsak de borgerliga politikerna som låg bakom denna omreglering för att göra Sverige till ett mer konkurrensanpassat land. För om man ser till allmänheten och främst kunden så ser man att det inte har fungerat så väl som de borgerliga politikerna hade

hoppats. Ett resultat är upprörda kunder som inte vet varför en omreglering var nödvändig. Men detta kan även vara en första reaktion på en förändring där tiden kommer att underlätta och förbättra hur allmänheten ser på omregleringen av AB Svensk Bilprovning.

Käll- och litteraturförteckning

Källmaterial

Betänkande, 2000/01:TU14, Fordonskontrollen och trafiksäkerheten

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/bilprovningen-fordonskontrollen-och_GO01TU14 (Hämtad 2017-05-05)

Proposition, 2009/10:NU10, Förändrad ägarstruktur i Aktiebolaget Svensk Bilprovning m.m.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/forandrad-agarstruktur-i-aktiebolaget-svensk_GX01NU10 (Hämtad 2017-05-10)

Promemoria, Ds 2009:3, Fordonsbesiktning https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/departementsserien/fordonsbesiktning_GXB43 (Hämtad 2017-05-10)

Betänkande, SOU 1992:115, Kontroll i konkurrens – avveckling av AB Svensk Bilprovningens monopol på kontrollbesiktning

Interpellation, 2013/14:535, Resultat av utförsäljningen av Bilprovningen

http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellationsdebatt/resultat-av-utforsaljningen-av-bilprovningen_H110535 (Hämtad 2017-05-11)

Litteratur

Andréasson Rune, Gawell Jonas och Sven Gerentz; Bilismens genombrottsår i Sverige; Uppsala publishing House AB, 1995

Rapport, RiR 2007:18, Bilprovningen och tillgängligheten Granskning av ett samhällsuppdrag

Rapport, Statskontoret 2012:10, Utvärderingar av om- och avregleringar

Promemoria, TSV 2016–340, Fordonsbesiktningensmarknaden september till och med december 2016

Rapport, TSV 2015:2298, Fordonsbesiktningensmarknaden 2015

Rapport, VTI 2012/0222–2, Regelförändringar i transportsektorn – effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning

Tidnings- och tidskriftsartiklar

Arbman Hans, Dyrare och krångligare att besiktiga bilen, DN, 2014-01-13,

Bankel Anna-Klara, Det råder kaos på bilprovningen i storstäderna, Expressen, 2010-08-06,

Shleifer Andrei, State versus Private Ownership, The Journal of Economic Perspectives; vol. 12; no. 4, (Hösten 1998): 133–150

Provningar och prövningar, Volym 1, no. 1, 1966

Internet

<http://www.mckinsey.com/about-us/overview> (Hämtad 2017-05-16)

<https://www.bilprovningen.se/bilprovningen/om-bilprovningen/var-verksamhet/historik.html>
(Hämtad 2017-05-16)

<https://www.bilprovningen.se/bilprovningen/press--nyheter/pressmeddelanden/2010-10-07-kunder-ger-bilprovningen-toppbetyg.html> (Hämtad 2017-05-19)