

RAPPORT
NR 4 | 2026

MARKNADSMISSLYCKANDENA

Bilprovningen

Ett test av marknadslogikens gränser

Maria Arkeby



ISBN: 978-91-89117-99-0
©Tankesmedjan Tiden 2026
Författare: Maria Arkeby
Foto: Istockphoto
Layout: Johan Resele

Innehållsförteckning

Vad var marknadens löfte?	5
Finansiering före avregleringen	6
Vad blev verkligheten?	7
• Marknadsstruktur – från statligt monopol till få stora aktörer	7
• Prisökningar långt över inflationen	8
• Varför har priserna ökat trots fler stationer?	8
Efterfrågan är lagstadgad	8
Konkurrensen är stark lokalt – men svag nationellt	9
Höga etableringströsklar begränsar verklig konkurrens	9
• Från samhällsuppdrag till affärslogik	9
Prissättning styrs mer av kapacitet än av konkurrens	10
Före och efter – när några kilometer blir flera mil längre	11
Arbetsvillkor – effektiviseringens baksida	12
• En förändrad yrkesroll	12
• Säkerhet och tillsyn	13
• Vem betalar priset?	13
Internationella jämförelser – hur organiseras bilbesiktning i Europa?	14
Norge – privat drift under stark statlig kontroll	14
Finland – konkurrens med tydlig uppföljning	14
Tyskland – certifierade organisationer under statlig ram	15
Vad särskiljer Sverige?	15
Sammanfattande analys – ett test av marknadslogiken	16
Källförteckning	18

Vad var marknadens löfte?

När bilprovningen avreglerades 2010 var löftet tydligt. Konkurrens mellan fler aktörer skulle ge lägre priser, bättre service och större tillgänglighet. Bilägare skulle få fler stationer att välja mellan, kortare väntetider och mer flexibla tider. Reformen presenterades som en modernisering där staten skulle ta ett steg tillbaka och kunden sättas i centrum.

Bilbesiktning är samtidigt inte en vanlig tjänst utan ett lagkrav. Alla som äger ett fordon måste besikta det för att få använda det i trafiken. När staten lämnar ett monopol i en sådan sektor uppstår därför en särskild förväntan: att marknaden ska kunna leverera något som motsvarar det tidigare systemets styrka – en fungerande tillgång i hela landet, inte bara där efterfrågan är som störst.

Reformen handlade alltså inte bara om valfrihet. Den handlade också om att säkerställa att ett obligatoriskt system fortsatt skulle fungera för alla, oavsett bostadsort.

Finansiering före avregleringen

AB Svensk Bilprovning var ett statligt ägt bolag, tillsammans med bland andra försäkringsbranschen och motororganisationer, men drevs inte via statsbudgeten på samma sätt som en myndighet. Den huvudsakliga finansieringen kom från avgifter som fordonsägare betalade vid besiktning, alltså i praktiken en självbärande verksamhet som inte var skattefinansierad. Priserna var relativt enhetliga över landet och stabila över tid.

Systemet innehöll en intern omfördelning där stationer i tätorter gick med överskott medan glesbygdsstationer var dyrare att driva och kunde gå med svagare resultat. På så sätt finansierade lönsamma stationer indirekt de mindre lönsamma. Det var inte en statlig subvention via skattemedel, men en strukturell utjämning inom bolaget.

Verksamheten var samtidigt ekonomiskt stabil och gick i regel med överskott. Åren före avregleringen redovisade bolaget återkommande positiva resultat, exempelvis omkring 160 miljoner kronor i rörelseresultat på en omsättning runt 1,7 miljarder kronor år 2008. Överskotten användes dels för investeringar i verksamheten, dels för utdelning till ägarna. Systemet var alltså inte bara självbärande utan också lönsamt, samtidigt som det upprätthöll en nationell täckning.

I kommande avsnitt ska vi titta på vad som hände efter avregleringen. Staten behöll ett eget bolag i form av Bilprovningen AB som fortsatte att driva stationer i hela landet. Även i den nya marknadsstrukturen var verksamheten stabil och redovisade under flera år positiva resultat. År 2024 valde staten att sälja bolaget till den internationella certifieringskoncernen TÜV Rheinland för cirka 1,2 miljarder kronor.

Vad blev verkligheten?

Marknadsstruktur – från statligt monopol till få stora aktörer

Före avregleringen 2010 hade det statligt ägda AB Svensk Bilprovning omkring 190 stationer spridda över landet. Syftet med den strukturen var att säkerställa att besiktning fanns tillgänglig även i mindre orter och i glesbygd.

Efter avregleringen ökade antalet stationer successivt. I dag finns uppskattningsvis mellan 450 och 550 besiktningstationer i Sverige, beroende på hur man räknar tillfälliga och säsongöppna enheter. Det innebär att kapaciteten i systemet totalt sett har vuxit kraftigt.

Men ökningen har varit tydligt ojämnt fördelad. I storstadsregioner och större pendlingsområden finns i dag ofta flera stationer inom några kilometers radie. Samtidigt finns det delar av landet där det bara finns en enda station inom rimligt avstånd – och kanske ingen alls inom den egna kommunen.

Marknaden domineras i dag av ett fåtal större aktörer:

- Opus Bilprovning
- Besikta
- Bilprovningen
- Carspect
- Dekra

Tillsammans står dessa företag för merparten av alla besiktningar i landet. aktörer ofta är regionala eller lokala.

Resultatet är en marknad med hög koncentration: få stora aktörer och relativt höga etableringströsklar.

Prisökningar långt över inflationen

Ett centralt löfte med avregleringen var att konkurrensen skulle pressa priserna. Utfallet har blivit det motsatta.

Mellan 2010 och 2019 ökade snittpriset för kontrollbesiktning av personbil med cirka 56 procent, medan den allmänna prisutvecklingen, mätt som KPI, ökade med omkring 10 procent under samma period. Även priset för efterkontroll ökade tydligt, med cirka 37 procent. Uppgifterna bygger på Transportstyrelsens och Konkurrensverkets uppföljningar.

Prissättningen varierar dessutom kraftigt mellan olika stationer och tidpunkter. I områden med få stationer är möjligheten att välja ett billigare alternativ ofta begränsad, vilket ytterligare förstärker den geografiska ojämlikheten.

Prisökningarna har inte stannat av efter 2019, även om utvecklingen varit mer stegvis än under avregleringens första decennium. I dag ligger priset för en kontrollbesiktning ofta på mellan 500 och 700 kronor beroende på region, tid och bokningsläge. Samtidigt har prisskillnaderna ökat, både mellan olika delar av landet och mellan olika tider på dygnet. En del av utvecklingen kan förklaras av allmänna kostnadsökningar i ekonomin efter 2020, men bilden kvarstår: konkurrensen har inte lett till någon tydlig långsiktig prispress. Normalpriset ligger i många fall betydligt högre än före avregleringen, även justerat för inflation.

Varför har priserna ökat trots fler stationer?

Vid första anblick framstår utvecklingen som motsägelsefull. Antalet stationer har mer än fördubblats sedan avregleringen. Fler aktörer borde rimligen innebära hårdare konkurrens och därmed lägre priser. Men utfallet har blivit det motsatta.

Det finns flera samverkande förklaringar.

Efterfrågan är lagstadgad

Den viktigaste strukturella skillnaden mot vanliga marknader är att bilbesiktning inte är frivillig konsumtion. Alla fordonsägare måste besikta sina fordon med jämna intervall.

Det innebär att:

- kunderna kan inte välja bort tjänsten
- efterfrågan är stabil oavsett pris
- prishöjningar leder inte till minskad försäljning

På många marknader pressas priser ned när kunderna avstår från att köpa. Den mekanismen finns inte här. Systemet liknar snarare andra obligatoriska tjänster, där betalningsviljan i praktiken är given.

Konkurrensen är stark lokalt – men svag nationellt

Det totala antalet stationer har ökat kraftigt, men de har etablerats där kundunderlaget är störst. I storstäder finns ofta flera aktörer nära varandra, men i många mindre orter finns bara en station inom vad som kan beskrivas som rimligt avstånd.

Det skapar en ojämn konkurrenssituation med viss prispress i städerna och mycket begränsad eller obefintlig konkurrens i glesbygd.

För den enskilda bilägaren är det inte antalet stationer i landet som avgör priset, utan hur många alternativ som finns inom rimligt avstånd. På många orter är den praktiska valfriheten liten.

Höga etableringströsklar begränsar verklig konkurrens

Att starta en besiktningstation kräver:

- dyr teknisk utrustning
- certifierad personal
- specialanpassade lokaler
- tillstånd och kvalitetssystem

Det gör att marknaden snabbt kom att domineras av ett fåtal stora aktörer. Nya små aktörer har svårt att ta sig in, särskilt utanför storstäderna.

Från samhällsuppdrag till affärslogik

Före 2010 sattes priserna centralt och var relativt enhetliga över landet. Verksamheten skulle bära sina egna kostnader, men hade också ett tydligt samhällsuppdrag.

Det innebar i praktiken att lönsamma stationer i storstäder finansierade mindre lönsamma i glesbygd och priset kunder därmed hållas stabilt över tid. Tillgänglighet var prioriterat framför maximal avkastning.

Efter avregleringen gäller i stället en affärslogik. Varje aktör ansvarar för sin egen lönsamhet och sätter sina egna priser. Detta har lett till att priserna anpassas uppåt där efterfrågan är stark. I det här systemet finns inte längre någon inbyggd geografisk utjämning och glesbygdsstationer måste bära sina egna kostnader fullt ut.

Besiktning är en återkommande och förutsägbar tjänst. Varje år måste miljontals fordon kontrolleras. Det gör branschen stabil ur ett företagsperspektiv då det finns ett jämnt kundflöde med återkommande kunder och låg risk för efterfrågebortfall.

Prissättning styrs mer av kapacitet än av konkurrens

I många regioner varierar priset kraftigt beroende på:

- tid på dygnet
- säsong
- hur fullbokad stationen är

Det liknar hur flygbiljetter eller hotellrum prissätts. När efterfrågan är hög stiger priset. När det finns ledig kapacitet sänks det. Men eftersom tjänsten är obligatorisk kan priset hållas uppe under stora delar av året.

Före och efter – när några kilometer blir flera mil längre

På pappret har antalet besiktningstationer i Sverige ökat efter avregleringen. Men för många hushåll är det inte det nationella genomsnittet som avgör vardagen, utan vad som händer lokalt när en station, en mobil enhet eller en tillfällig lösning försvinner.

När Bilprovningens mobila besiktningar lades ned 2021 fick många fordonsägare i glesbygd betydligt längre resväg. I Arjeplog uppgav kommunledningen att bilägare normalt måste köra omkring 20 mil tur och retur för att besikta bilen, och ibland upp till 50 mil för att hitta en ledig tid. Samtidigt visade Transportstyrelsens analyser att omkring 9 600 fordonsägare fick längre avstånd till besiktning när de mobila stationerna försvann.

För den som bor i större städer är besiktning ofta något som kan göras på vägen hem från jobbet. För den som bor i mindre orter kan samma lagkrav innebära en halv semesterdag i värsta fall. Det tillkommer extra bränslekostnader som ibland närmar sig själva besiktningssavgiften och sedan börjar allt om igen om i de fall bilen behöver ombesiktas.

I stora delar av Sverige är bilen en nödvändighet. När tillgången till besiktning försämras i dessa områden handlar det de facto om geografisk orättvisa, snarare än om valfrihet.

Arbetsvillkor – effektiviseringens baksida

Konkurrensen på bilprovningensmarknaden tycks också ha förändrat arbetsvillkoren.

När prissättningen blir mer rörlig och beläggningen styr lönsamheten uppstår en stark drivkraft att öka genomströmningen. I praktiken tar detta sig uttryck genom: fler bokade tider per dag, kortare marginaler mellan besiktningar, hög arbetsintensitet under toppperioder och ökat inslag av ensamarbete, särskilt på mindre stationer.

Ensamarbete innebär inte bara arbetsmiljörisker vid hotfulla situationer, utan också ökad mental belastning. Det är teknikerna som bär det personliga ansvaret om något går fel, samtidigt som tidspressen kan vara hög.

På sikt riskerar detta att påverka kvaliteten i arbetet, öka risken för belastningsskador och göra yrket mindre attraktivt. Löneutvecklingen har inte fullt ut följt med produktivitetsökningen efter den inledande perioden efter avregleringen, vilket förstärker bilden av att effektiviseringens vinster i begränsad utsträckning kommit personalen till del.

En förändrad yrkesroll

Före avregleringen sågs rollen som besiktningstekniker i hög grad som en del av ett samhällsuppdrag. Fokus låg på trafiksäkerhet, kontroll och likvärdig service över hela landet.

Efter avregleringen finns samma grunduppdrag kvar, men i en mer kommersiell kontext.

Arbetet har blivit mer kundnära. Serviceförväntningarna har ökat. Bokningssystem, kampanjer och beläggning spelar en större roll i vardagen.

För många har det inneburit en bredare yrkesroll, där teknisk kompetens kombineras med service och effektivitet.

Det behöver inte i sig vara negativt. Men det förändrar förutsättningarna för arbetet.

Säkerhet och tillsyn

Bilprovning är en central del av trafiksäkerheten. När tillgången försämras eller priserna stiger kraftigt finns en risk att fordonsägare skjuter upp besiktning eller kör längre än tillåtet.

Detta är inte bara ett individuellt problem, utan ett samhällsproblem. Trafiksäkerhet och miljökrav förutsätter att systemet fungerar likvärdigt och är tillgängligt för alla.

Vem betalar priset?

Det är bilägare i glesbygd som betalar genom längre resor och sämre tillgång.

Det är trots allt hushåll med små ekonomiska marginaler som drabbas hårdast av prisökningarna, i synnerhet om bilden måste ombesiktigas. Och det är personalen som möter konsekvenserna av effektiviseringar i form av högre arbetsbelastning.

Bilprovning har därmed blivit en fråga om jämlikhet, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

Internationella jämförelser – hur organiseras bilbesiktning i Europa?

För att förstå om utvecklingen i Sverige är unik eller del av ett bredare mönster kan det vara relevant att se hur andra europeiska länder organiserat sin bilbesiktning. Sverige är inte ensamt om att ha privata aktörer inom bilbesiktning. Det som skiljer är hur mycket staten fortfarande styr strukturen runt verksamheten. I flera europeiska länder finns konkurrens, men inom tydligare och mer reglerade ramar än i Sverige.

Norge – privat drift under stark statlig kontroll

I Norge är bilbesiktning öppnad för privata aktörer. Företag kan ansöka om att få bedriva kontroll, men verksamheten står under nära tillsyn av Statens vegvesen.

Det innebär att:

- staten sätter detaljerade tekniska krav
- staten godkänner och övervakar stationerna
- tillsynen är aktiv och återkommande
- regelverket är strikt kopplat till trafiksäkerhetsuppdraget

Etablering är möjlig, men sker inom ett system där staten tydligt definierar ramarna och följer utvecklingen noga. Marknaden är alltså öppen, men inte fri i betydelsen oreglerad.

Finland – konkurrens med tydlig uppföljning

I Finland finns privata besiktningsföretag och konkurrens om kunderna. Men staten, genom Traficom, har en aktiv roll i att:

- godkänna aktörer
- följa prisutveckling
- övervaka marknadsstruktur
- säkerställa geografisk tillgång

Frågan om regional tillgänglighet har varit politiskt uppmärksammasad. Besiktning betraktas som en samhällsviktig funktion, och staten följer hur marknaden utvecklas över tid.

Det är alltså inte en modell där etableringar helt lämnas till affärslogik utan uppföljning.

Tyskland – certifierade organisationer under statlig ram

Tyskland har ett mer institutionaliserat system. Besiktning utförs av certifierade organisationer som TÜV, DEKRA och andra tekniska kontrollorgan.

Modellen kännetecknas av:

- stark statlig reglering
- standardiserade kontroller
- strikt certifiering av personal och organisation
- tydligt definierade ansvarsområden

Det är inte en fri marknad i svensk mening. Aktörerna verkar inom ett fast regelverk där staten definierar både strukturen och kvalitetskraven. Konkurrens finns, men inom snäva och tydligt styrda ramar.

Vad särskiljer Sverige?

I Norge och Finland har staten öppnat för konkurrens men behållit en aktiv roll i att följa och styra strukturen. I Tyskland är systemet mer institutionaliserat. Sverige är det land där marknaden i störst utsträckning fått forma både pris och geografi på egen hand.

Tillstånd och tillsyn finns även här, men staten styr inte aktivt hur strukturen utvecklas över landet. Det finns exempelvis inga tydliga krav på geografisk täckning eller inbyggd utjämning mellan lönsamma och mindre lönsamma områden.

Det gör att marknadslogiken får större genomslag i Sverige än i många andra europeiska länder.

Sammanfattande analys – ett test av marknadslogiken

Bilprovningen är kanske ingen dramatisk välfärdsfråga. Men den är ett tydligt exempel på hur marknadslogiken fungerar när den appliceras på en samhällsnödvändig funktion. Och just därför är den intressant. Avregleringen av bilprovningen byggde på en stark och spridd föreställning: att konkurrens nästan alltid leder till bättre resultat. Fler aktörer skulle pressa priserna, förbättra servicen och göra tillgången mer flexibel. Staten skulle kliva tillbaka och marknaden ta över.

I vissa avseenden har det också skett. I större städer finns i dag fler stationer och fler bokningsbara tider än tidigare. Valfriheten har ökat där kundunderlaget är stort.

Men helhetsbilden är mer sammansatt. Priserna har stigit betydligt mer än den allmänna prisutvecklingen. Etableringarna har koncentrerats till områden där lönsamheten är hög, medan tillgången i glesare delar av landet blivit mer sårbar. Arbetsvillkoren har förändrats i riktning mot högre tempo och effektivitetspress.

Det betyder inte att systemet har slutat fungera. Men det betyder att marknadsmodellen inte har levererat det som utlovades – åtminstone inte jämlikt och inte för alla.

Bilprovningen är intressant just därför att verksamheten är relativt enkel: en teknisk, lagstadgad och förutsägbar kontrollfunktion med stabil efterfrågan. Om konkurrensen inte tydligt pressar priserna i en sådan struktur beror det på hur marknaden fungerar när kunderna inte kan välja bort tjänsten. Då minskar prisets disciplineringsseffekt och etableringar styrs av lönsamhet snarare än behov.

I det perspektivet blir bilprovningen mer än en branschfråga. Den visar hur marknadslogiken verkar i praktiken när staten lämnar strukturen fri. För vissa har utfallet blivit fler alternativ. För andra har det blivit högre

kostnader och längre resor. För personalen har effektiviseringen inneburit ett högre tempo och förändrade arbetsvillkor.

Lärdomen är inte att konkurrens i sig är fel. Men att den inte är en universallösning. När en samhällsviktig tjänst organiseras helt utifrån affärsmässiga incitament uppstår nästan alltid en fördelning av vinster och förluster.

Bilprovningen visar att marknaden kan fungera effektivt där förutsättningarna redan är goda. Men den säkerställer inte automatiskt likvärdig tillgång, stabil prisutveckling eller rimlig arbetsbelastning.

Det är kanske den viktigaste slutsatsen: marknaden är ett verktyg – men inte ett självspelande piano. När den får styra fullt ut riskerar den att förstärka skillnader snarare än att utjämna dem.

Källförteckning

- Avregleringen av svensk fordonsbesiktningsmarknad – en studie av avregleringens effekt på pris.* Kandidatuppsats, Uppsala universitet, 2019.
- Den svenska fordonsbesiktningen: En analys av reformen från 2010.* Examensarbete, 2014.
- Fordonsbesiktning – konkurrensutsättning och omreglering.* SOU 2007:33. Statens offentliga utredningar, Stockholm, 2007.
- Fordonsbesiktningen i Sverige – E-rapport 2025:2.* Fordonsbesiktningsbranschen, Stockholm, 2025.
- Fordonsbesiktning – marknad och regelverk.* Transportstyrelsen, Norrköping, 2024.
- Besiktningsmarknaden fortsätter växa.* Transportstyrelsen, Norrköping, 2023.
- Marknadsandelar per besiktningsföretag.* Transportstyrelsen, Norrköping, 2026.
- Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon.* Granskningsrapport 2021:11. Riksrevisionen, Stockholm, 2021.
- Periodisk fordonsbesiktning i Finland – statistik och regelverk.* Traficom, Helsingfors, 2024.
- Roadworthiness Package – EU-regelverk för periodisk fordonskontroll.* European Commission, Bryssel, 2014.
- Fordonsbesiktningslagen (2013:1062), Sveriges riksdag.*
- Fordonsbesiktningsförordningen (2013:1063), Sveriges riksdag.*
- Årsredovisningar och historisk verksamhetsinformation.* AB Svensk Bilprovning, 2005–2009.
- Årsredovisningar.* Bilprovningen AB, Stockholm, 2010–2023.

Tankesmedjan Tiden vill
stimulera progressiv debatt kring de
avgörande utmaningar som samhället står inför:
klimatomställning, trygghet i förändring och
minskad jämlikhet.

Tankesmedjan Tiden vill visa att det är möjligt att driva
progressiv politik i en tid som är både globaliserad och lokal.
Vi vill visa att en sådan politik varken behöver vara dogmatisk,
låst vid sin historia eller ett resultat av kortsiktiga
kampanjstrategier och triangulering.

Vi deltar i den politiska debatten,
analyserar samhällsproblem, tar fram rapporter
med reformförslag och ordnar seminarier.

Tankesmedjan Tiden ger även ut
den socialdemokratiska
idétidskriften Tiden.