



BRANSCHRAPPORT
2024

FBB

Fordonsbesiktningsbranschen

Tryckort

Scandinavian Print Group AB Skarpnäck

Tryckår

2024

Innehållsförteckning

Ordförande har ordet	4
Fakta om besiktningensmarknaden	5
Oberoende fordonsbesiktning i Sverige	6
Utglesat besiktningintervall innebar fler trafikfarliga fordon på vägarna	7
Oberoende – ett krav för att säkerställa opartisk bedömning	7
Reglerad verksamhet med tillsyn	8
EU:s betydelse för besiktning i Sverige	10
Teknikutvecklingen hämmas av avsaknaden av uppdaterade föreskrifter	10
Fordonsbesiktning efter omregleringen	12
Ökad tillgänglighet i hela landet	12
Förändrat kundbeteende med ökad valfrihet	14
Prisutvecklingen efter omregleringen	15
Luftens dolda hot	16
Med gemensamma krafter för bättre luft	17
Jytte Guteland (S): ”Luftföroreningar är en av världens största hälsofrågor”	20
Sveriges miljökontroll fortfarande bland de sämsta i EU	22
Bred politisk enighet om att miljökontrollen brister	23
Åtgärdsförslag från Transportstyrelsen	23
EU-kommissionen: Inför partikelmätning nu	24
Dags att kriminalisera manipulation av avgasrening	26
Trafiksäkerhet i ständig fokus – mer finns att göra	27
Fler regler för säkrare A-traktorer 2023	28
Mer behöver göras för att motverka manipulering av A-traktorer	30
Fortsatt hög olycksrisk med mopedbilar	32
Kontroll av elbilar behöver införas i förebyggande syfte	32
Låt oss inspireras av hur Norge besiktigar sina elbilar	32
Regelverk för vätgasdrivna fordon saknas	34
Tekniken i autonoma fordon måste kontrolleras	34
Hallå där David Josefsson (M)	35
Fordonsbesiktningensbranschens arbete mot brottslighet ger resultat	36
Fällande domar för mutbrott 2023	36
Fulbesiktningar – bedrägerier på nätet	38
Sveriges fordonspark blir allt äldre	40
Fordonsbesiktningensbranschens policyförslag	41
Källförteckning	42

Ordförande har ordet

ÄNNU ETT ÅR läggs till handlingarna och det är dags att summera viktiga händelser för Fordonsbesiktningsbranschen.

Vi gick in i 2023 med stora förhoppningar om att nu – nu kommer det äntligen hända grejer med miljökontrollen! De som följer vårt arbete vet att vi inom FBB har arbetat ihärdigt med att få till en bättre och mer effektiv miljökontroll (avgaskontroll vid besiktning). Inom ramen för EU:s besiktningsdirektiv antog Transportstyrelsen 2018 en betydligt mer tillåtande nationell tillämpning som innebar att spannet för hur mycket utsläpp som tillåts blev vidare och mer tillåtande. Det vill säga att vi besiktningsföretag är skyldiga att godkänna fler miljöskadliga bilar. Vi har ägnat många timmar åt att informera beslutsfattare om konsekvenserna av Transportstyrelsens agerande och det råder bred enighet om att vi i Sverige ska ha långt högre ambitioner än att vara bland de sämsta i EU. I fjolårets rapport skrev vi om Transportstyrelsens redovisning av sitt regeringsuppdrag att utreda hur miljökontrollen kunde bli mer effektiv. Det var många bra förslag som skulle göra en reell skillnad. Vi hoppades på en snabb implementering och uppdaterade föreskrifter, men fick till svar att Transportstyrelsen ville invänta EU-kommissionens nya besiktningspaket. Något som kan dröja till 2029. EU-kommissionen själva tycker inte ens att man ska vänta på att kvarnarna ska mala klart i EU. De pekar med hela handen i en rekommendation, att man bör införa partikelmätning vid avgaskontrollen så snart som möjligt. Det finns alltså ingenting att vänta på! I årets rapport gör vi en djupdykning i hälso-konsekvenserna som uppstår av dålig luftkvalitet. Luftens dolda hot drabbar oss alla, och kostar samhället miljardbelopp. Det är oacceptabelt att ett land som Sverige inte gör allt vi kan för att förbättra luftkvaliteten.

Miljökontroll och trafiksäkerhet är de två hörnstenar som vårt samhällsuppdrag bygger på. I takt med att A-traktorer blir allt mer populära har olycksstatistiken skjutit i höjden. Under 2023 skärptes regelverket för A-traktorer på ett flertal sätt, vilket vi inom FBB välkomnar. Men mer finns att göra. Läs mer om detta på sidan 28.

Allt fler elbilar rullar på våra gator, men ännu finns inga specifika kontrollpunkter för dem vid kontrollbesiktning. Detta är ytterligare en fråga som vi inom FBB uppvtakar Transportstyrelsen och våra beslutsfattare med. Flera europeiska länder har redan infört olika typer av specifika kontroller av eldrivna fordon, så det finns gott om goda exempel som Transportstyrelsen kan inspireras av när det gäller denna fråga.

Varför fortsätter vi nöta och tjata om vikten av uppdaterade föreskrifter, oberoende och återkommande kontinuerlig kontrollbesiktning? Svaret är enkelt och svårt på samma gång. Det handlar om människoliv. I vårt uppdrag vill vi hindra olyckan innan den uppstår. Vi vill dra vårt strå till stacken för att se till att Sveriges fordonspark släpper ut så lite livsfarliga partiklar och avgaser som möjligt. Och vi vet numera svart på vitt vad som händer med trafiksäkerheten vid utglesat besiktningsintervall. Under coronapandemin tilläts uppskjuten besiktning i sju månader. Facit visar nedslående siffror – enbart under den begränsade tiden som undantaget gällde konstaterade vi drygt 11 000 fler tunga lastbilar som underkändes på grund av undermåliga bromssystem jämfört med hur det hade varit med ordinarie besiktningsintervall.

Det handlar i grund och botten om människoliv. Därför kommer vi fortsätta nöta.



Tord Fornander



Fakta om besiktningmarknaden

Snabba fakta om besiktningbranschen

- Cirka 6,25 miljoner besiktningar genomfördes år 2023.
- Besiktningsorganen utför registrerings-, lämplighets- och kontrollbesiktning, provning för enskilt godkännande och mopedbesiktning.
- Den vanligaste besiktningformen är kontrollbesiktning. Genom lagar och förordningar är det fastslaget att kontrollbesiktning av fordon ska ske med definierade intervall för att säkra miljö- och trafiksäkerhetsprestandan.
- Om ett fordon bedöms vara i så dåligt skick att det inte är säkert att framföra i trafik beläggs fordonet med körförbud och måste bärgas till verkstad. Under 2023 utfärdades drygt 11 500 körförbud vid kontrollbesiktning eller efterkontroll. Det motsvarar cirka 950 per månad.
- I Sverige är besiktningen konkurrensutsatt sedan 2010. Sedan omregleringen har antalet stationer ökat från 186 till 611 stationer. Mellan 2022 och 2023 har 23 stationer tillkommit.
- Idag arbetar drygt 2 100 personer i Sverige som besiktningstekniker. För att arbeta som besiktningstekniker krävs personlig certifiering och utbildning som löpande behöver aktualiseras.
- Fordonsägaren kan välja mellan olika aktörer och besiktningsorgan får utföra fordonsbesiktning i fri konkurrens. I grunden är dock besiktningen ett strikt reglerat samhällsuppdrag.
- Fordonsbesiktningens medlemmar 2023: Bilprovningen, Opus Bilprovning, Besikta Bilprovning, Carspect, DEKRA Automotive AB och Ystads Bilbesiktning. Sammanlagt utför de över 99 procent av besiktningarna i Sverige.

Oberoende fordonsbesiktning i Sverige

FORDONSBESIKTNING är en viktig del i samhällets arbete för att förbättra trafiksäkerheten och minska fordonens miljöpåverkan. Fordonsbesiktningens bransch består av ackrediterade besiktningföretag som utför besiktning av fordon i Sverige.

Besiktning är en omfattande verksamhet som berör alla fordonsägare i Sverige. Nästan alla typer av fordon omfattas av periodiska besiktningar, och frekvensen varierar beroende på fordonskategori.

Fakta besiktningintervall olika fordon

Ny personbil eller lätt lastbil: Första besiktningen ska ske senast 36 månader efter att fordonet togs i bruk. Andra besiktningen ska genomföras senast 24 månader efter föregående besiktning och därefter ska besiktning fortsatt ske senast 14 månader efter föregående besiktning.

Personbilar och lastbilar med totalvikt av högst 3.5 ton: Kontrollbesiktning ska ske senast 14 månader efter datumet för den senaste genomförda besiktningen.

A-traktor, EPA-traktor, motorcykel, husvagn och lätt släp: Första besiktningen för A-traktor, EPA-traktor, motorcykel, husvagn och lätt släp sker senast fyra år efter den månad som fordonet togs i bruk. Därefter ska fordonet besiktas vartannat år, senast två år efter den senaste fullständiga kontrollbesiktningen.

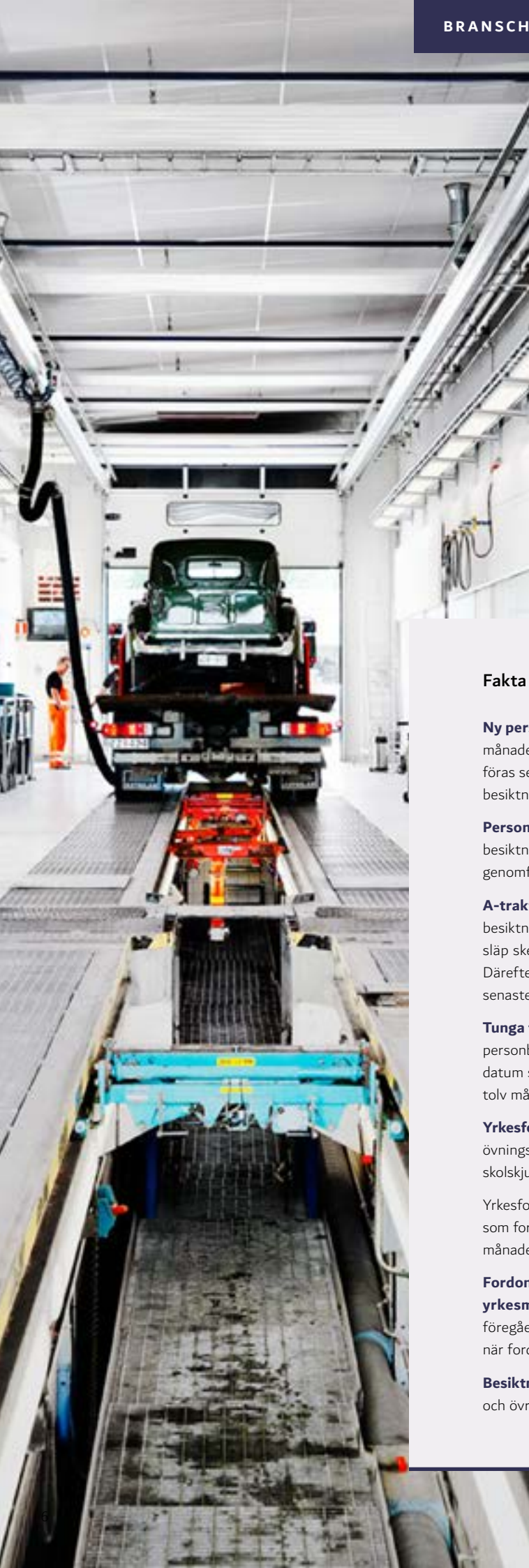
Tunga fordon, totalvikt över 3.5 ton: Första besiktningen för tunga personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar sker senast ett år efter det datum som fordonet togs i bruk. Därefter – besiktning varje år, senast tolv månader efter senaste kontrollbesiktningen.

Yrkesfordon: Till yrkesfordon räknas exempelvis taxi, uthyrningsfordon, övningsbilar och övningsmotorcyklar, utryckningsfordon inklusive släp, skolskjutsfordon, yrkesmässig personbefordran och gengasbilar.

Yrkesfordon och bussar besiktas första gången ett år efter det datum som fordonet har tagits i bruk. Därefter besiktning varje år, senast tolv månader efter senaste kontrollbesiktningen.

Fordon som är över 30 år och lätta lastbilar som inte används yrkesmässigt: Besiktningens period är var 24:e månad som styrs av föregående kontrollbesiktning. En godkänd kontrollbesiktning krävs när fordonet blivit 30 år för att de nya inställelsereglererna ska gälla.

Besiktningbefriande fordon: Motorcyklar som är mer än 40 år gamla och övriga fordon som är 50 år är undantagna kontrollbesiktning.



De besiktningspliktiga fordonen delas upp i tre kategorier:

- lätta
- tunga
- övriga fordon

Det finns fyra olika former av besiktningar:

- kontrollbesiktning
- registreringsbesiktning
- lämplighetsbesiktning
- mopedbesiktning

Varje år utför våra medlemsföretag totalt cirka 6 miljoner besiktningar.

Regelbunden fordonsbesiktning är av stor vikt för att säkerställa att de fordon som används på vägarna uppfyller alla lagkrav och inte utgör en fara för föraren, passagerarna eller andra trafikanter. Även om moderna fordon blir allt mer avancerade och säkra ur ett miljö- och säkerhetsperspektiv, kan slitage och problem fortfarande uppstå i viktiga system och komponenter som ett resultat av fordonets användning. I ett land som Sverige då vintrarna kan bli kalla och gatorna isiga slits också fordonen mer än i länder med varmare klimat. Det är bland annat därför det är viktigt att behålla våra nationella besiktningsintervall. Besiktning möjliggör också tidig identifiering av eventuella förslitningar och problem med fordonet, vilket kan förhindra kostsamma reparationer för fordonsägaren längre fram.

Utglesat besiktningsintervall innebar fler trafikfarliga fordon på vägarna

Som nämnts ovan finns det goda skäl till varför kontrollbesiktning av fordon ska ske enligt ett beslutat intervall. Det finns också ett skrämmande facit på vad som händer om besiktningsintervallet glesas ut.

Under pandemin 2020 genomfördes ett EU-undantag i Sverige, kallat för omnibusförordningen. Det innebar att man förlängde inställelsetiden för kontrollbesiktning med 7 månader och samtliga besiktningspliktiga fordon omfattades. När tiden gått och det till slut blivit dags för kontrollbesiktning på alla de fordon som utnyttjade undantaget blev resultatet tydligt: trafiksäkerheten försämrades rejält. Fordonsbesiktningsbranschens medlemmar samlade in

data kring 3 fordonsslag: personbil, tung lastbil och tungt släp.

Samtliga fordonstyper visade sämre resultat vid försenad besiktning jämfört med hur det brukar se ut vid ordinarie besiktningsintervall. Något som stack ut extra var en påfallande ökning av anmärkning på bromssystemen. Det är naturligtvis jätteviktigt för alla fordon att ha fungerade bromsar, men särskilt viktigt för tung trafik. Det visar även en studien som WSP utfört på uppdrag av Transportföretagen: **Olyckor med dödlig utgång – tung lastbil inblandad år 2018**. Rapportens djupstudie konstaterar att 20 procent av de kartlagda olyckorna berodde på fordonsfel och bromsfel nämns dessutom som en av orsakerna. Om en tung lastbil har brister i bromssystemet eller har slitna bromsar kan det innebära en ökad risk för olyckor och skador. Ett bra bromssystem är avgörande för att lastbilen ska kunna stanna på ett säkert sätt i olika situationer, såsom vid inbromsning eller vid en nödsituation. Därför är det viktigt att bromssystemet och bromsarna på en lastbil hålls i gott skick för att förhindra olyckor.

Så vad visade Fordonsbesiktningsbranschen datainsamling vid utglesat besiktningsintervall (omnibus) gällande tung lastbil? Av de som inte nyttjat omnibus sker anmärkning i genomsnitt på 34 av 100 lastbilar över 16 ton. Av de som nyttjade omnibus är motsvarande siffra 51. Det handlar alltså om drygt 11 000 fler tunga lastbilar som underkändes på grund av undermåliga bromssystem jämfört med hur det hade varit med ordinarie besiktningsintervall.

En slutsats att dra av resultatet är att riskerna för allvarliga trafikolyckor ökade drastiskt på grund av att inställelsetiden för besiktning förlängdes. Under pandemin var Fordonsbesiktningsbranschen kritisk till att införa ett undantag på grund av hög risk för försämrad trafiksäkerhet. Nu vet vi att det är precis det utfall som sker om besiktningsintervallet glesas ut.

Oberoende – ett krav för att säkerställa opartisk bedömning

För att garantera en professionell och opartisk fordonsbesiktning har ett tydligt regelverk fastställts för att säkerställa tillräcklig kompetens, relevant innehåll i besiktningen och oberoende

från eventuella konfliktintressen. Oberoendekravet behandlades i Trafikutskottets betänkande 2009/10:TU8, som hanterade den dåvarande regeringens proposition om omreglering av besiktningens marknaden. Om oberoende konstaterades:

”Regeringen föreslår att för att ackreditering ska kunna meddelas får organen inte bedriva eller stå i beroendeförhållande till någon som bedriver

- handel, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningsspliktiga fordon eller tillbehör.
- reparation eller service av besiktningsspliktiga fordon.
- yrkesmässig trafik.

Regeringen betonar att besiktningens organen ska ha en sådan ställning och verksamheten en sådan inriktning att deras oberoende inte kan ifrågasättas. (...)”

Eftersom fordonsbesiktning sker inom en konkurrensutsatt marknad med fri etableringsrätt, är det av yttersta vikt att skilja på rollerna mellan de som kontrollerar fordon och de som exempelvis tillverkar, reparerar eller använder fordon i affärsverksamhet.

Det skulle innebära en stor risk för jäv om ett besiktningens företag också var inblandat i reparationer eller servicetjänster för de fordon som de kontrollerade, eller tvärtom. En sådan situation skulle skapa kraftiga incitament för företaget att underkänna fordon som egentligen skulle godkännas, i syfte att locka fler kunder till reparation och service. På samma sätt skulle det skapa oönskade drivkrafter om ett transportföretag eller en bussoperatör fick besiktiga sina egna fordon, eftersom det skulle öka risken att de godkände sina egna fordon för att undvika kostsamma reparationer.

För att säkerställa att fordonets ägare och samhället får en opartisk bedömning av fordonet, är det därför strikt förbjudet i lag för besiktningens företag att på något sätt stå i beroendeställning till eller syssla med verksamhet som har att göra med import, försäljning och uthyrning av fordon eller delar till fordon, transportverksamhet, service eller reparation. Kravet på oberoende är en grundförutsättning för en fungerande fordonsbesiktning.

Om oberoendekravet skulle avskaffas, skulle lagstiftaren behöva införa en mycket omfattande och kostsam kontrollapparat för att försäkra sig om att missbruk och jäv inte uppstår. Det nuvarande systemet förhindrar sådana jävssituationer, även om tillsyn fortfarande behövs för att garantera att alla ackrediterade besiktningens organ följer reglerna.

Reglerad verksamhet med tillsyn

Ibland refereras till fordonsbesiktningen i Sverige som avreglerad, men det som beslutades av Sveriges riksdag 2009 var en omreglering som specifikt berörde rätten att utföra besiktning. Inom detta område råder nu fri konkurrens för aktörer som har fått ackreditering.

Akrediteringen utfärdas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, **Swedac**. Personer som arbetar som besiktningensingenjörer eller besiktningstekniker måste ha personliga certifikat för att utföra sina uppgifter, och dessa certifikat måste förnyas regelbundet. Swedac har också ansvaret för att genomföra rutinmässig tillsyn för att säkerställa att alla aktörer kontinuerligt uppfyller de krav som ställs.

Transportstyrelsen är föreskrivande myndighet som innebär att de utformar och fastställer föreskrifter som styr fordonsbesiktningen. Föreskrifterna styr bland annat vad en besiktningstekniker ska kontrollera under en besiktning, vilken metodik och utrustning som ska användas, samt att de specificerar gränsvärden för olika mätningar. De svenska föreskrifterna utgår från fordonslagen, fordonsförordningen samt EU-direktiv på området, som slår fast minimivåer för vilka kontroller som ska ske, hur ofta besiktning ska genomföras och vilken kompetens och utrustning besiktningens organ och tekniker ska ha som lägstanivå. Transportstyrelsen ansvarar också för marknadsövervakning, vilket innebär tillsyn av marknadsförutsättningar och tillgänglighet.

Sammanfattningsvis innebär detta att besiktningens verksamheten är tydligt reglerad med hårda krav på kompetens, lämplighet, lokaler och utrustning, oberoende samt innehåll i besiktningen.





EU:s betydelse för besiktning i Sverige

EU styr besiktningssystemen i Sverige genom det så kallade besiktningsspaketet, som antogs 2014 och består av flera direktiv och förordningar. Det har ökat harmoniseringen mellan medlemsländer och höjt den lägsta standarden för kontrollbesiktning av motorfordon inom EU. Just nu pågår en process för att revidera och omforma besiktningsspaketet för att skapa en moderniserad EU-lagstiftning som tar hänsyn till teknikutvecklingen inom fordonssektorn.

Med EU:s besiktningsspaket som grund finns det också möjlighet för enskilda nationer att skärpa regelverket och ha en egen tillämpning av det. Gällande miljökontroll har till exempel andra länder redan infört partikelmätning och skarpare gränsvärden, medan Sverige valt att sänka sig till EU:s miniminivå. EU-kommissionen uppmanar nu medlemsstaterna att **inte** avvakta och invänta EU-processen när det gäller att införa regelförändringar för exempelvis partikelmätning. Trafikens luftföroreningar skapar allvarliga hälsoproblem, och varje år utan förändringar innebär ytterligare lidande för många människor. Trots pågående EU-processer är det möjligt att agera inom ramen för det nuvarande direktivet. Mer om detta i kapitlet om luftens dolda hot.

Under tiden som processen i EU fortsätter är det viktigt att svensk regelutveckling och

föreskriftsarbete inte stannar av. Det kan ta tid innan det nya besiktningsspaketet är på plats. Det nuvarande besiktningsspaketet som antogs i maj 2014, tog minst sex år från EU-kommissionens förslag 2012 till dess att reglerna faktiskt började gälla i medlemsstaterna.

Den nuvarande revideringen är fortfarande i beredningsfasen, där arbetsgrupper inom EU-kommissionen granskar behov och möjliga uppdateringar. Förväntningen är att ett konkret förslag från kommissionen ska komma under 2024, följt av det vanliga lagstiftningsförfarandet i EU. Fordonsbesiktningens bransch och Transportstyrelsen deltar i det svenska förberedelsearbetet för det uppdaterade besiktningsspaketet genom att ge underlag och inspel.

Parallellt pågår andra relevanta processer inom EU, inklusive förslag till nytt luftkvalitetsdirektiv och förordning om nya tekniska krav för nästa miljöklass för fordon (Euro7). Förslag om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen förhandlas också, vilket pekar på EU:s riktning mot skarpare klimatmål, fler elbilar och strängare utsläpps- och luftkvalitetskrav.

Teknikutvecklingen hämmas av avsaknaden av uppdaterade föreskrifter

I Transportstyrelsens rapport gällande fordonsbesiktningens marknad konstateras att



teknikutvecklingen som förväntas av besiktningsföretagen har varit blygsam. Det finns en anledning till det. Fordonsbesiktningsbranschens medlemmar har både förmåga och vilja att utveckla sina metoder och investera i ny teknik för mer effektiv och noggrannare kontrollverksamhet. Flera av besiktningsföretagen inom Fordonsbesiktningsbranschen har också frivilligt, parallellt med av Transportstyrelsen styrda metoder, börjat testa ny utrustning som tex ljusmätare och partikelmätare. Dessa frivilliga testaktiviteter ligger inte till grund för bedömning i samband med ordinarie besiktning eftersom föreskrifter saknas. Transportstyrelsen är medveten om problematiken men väljer att inte nämna det i sin rapport.

Då det är tydligt reglerat vad och hur ett besiktningsföretag ska göra inom ramen för en kontrollbesiktning så finns det inte mycket utrymme för teknikutveckling. Som tidigare nämnts bedriver Transportstyrelsen tillsyn genom att kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet, i enlighet med fordonslagen. Sammanfattat innebär det att Transportstyrelsens tillsyn ska fokusera på att föreskrifter får avsedd effekt.

Fordonsbesiktningsbranschen har i flera år efterlyst uppdateringar av föreskrifterna för

att möjliggöra effektiv kontroll av avgasrening, moderna komponenter och system i fordon och elbilar. Dock saknas dessa viktiga uppdateringar. Eftersom många av föreskrifterna väntar på att uppdateras och moderniseras i takt med att fordonsflottan utvecklas, så saknas just nu incitament för besiktningsföretagen att investera i ny teknik. En farhåga som besiktningsföretagen har är att om man investerar i kostsam ny teknik saknas regelverk som möjliggör användning. I värsta fall kan tekniken vara utdaterad innan den ens hinner börja användas, alternativt inte får användas.

Det är positivt att besiktningsverksamheten är strikt reglerad. Det innebär att en fordonsägare ska kunna veta att bedömningen av ens fordon inte kommer skilja sig åt beroende på vilket besiktningsföretag som utför besiktningen. Utfallet av kontrollbesiktningen ska inte vara beroende av företagets kontrollmetoder eller utrustning eller skilja sig mellan olika utförare. De enskilda besiktningsföretagen kan därför inte heller införa egna metoder och kontroller utan ny teknik och nya mätmetoder måste införas samlat.

För att en meningsfull och effektiv teknikutveckling ska ske inom branschen är det enligt Fordonsbesiktningsbranschen helt avgörande att Transportstyrelsen utvecklar sina regelverk för att möjliggöra detta.

Fordonsbesiktning efter omregleringen

2010 VERKSTÄLLEDES omregleringen av besiktningmarknaden med målet att förbättra tillgängligheten för fordonsägarna, öka flexibiliteten och transparensen. Idag är 10 besiktningföretag verksamma i Sverige. Uppföljning av omregleringens effekter sker årligen av Transportstyrelsen.

Ökad tillgänglighet i hela landet

Sedan omregleringen 2010 har det skett en tydlig och kraftig förbättring av tillgängligheten, både gällande minskat avstånd till närmaste station och hur öppettiderna ser ut. Antalet besiktningstationer har ökat med över 200 procent. Den främsta ökningen har skett i områden med hög befolkningstäthet men tillgängligheten har överlag förbättras i hela landet. Ingen del av landet har färre besiktningstationer efter omregleringen.

Tyvärr förekommer det ibland felaktig information att besiktning i glesbygd har försämrats. Det är inte korrekt.

Antalet besiktningstationer har ökat med över 200 procent.

I Transportstyrelsens senaste tillsynsrapport som publicerades i oktober 2023 nämns tyvärr inga nya siffror om medelavstånd. Samtidigt konstateras att: "Sedan omregleringen 2010 har samtliga län utom Jämtland fått fler besiktningstationer" och "Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat under 2022 samtidigt som antalet besiktningstekniker också ökat."

Även Riksrevisionens granskning av omregleringen av besiktningmarknaden från 2021 konstaterar att konsumenterna har fått en ökad valfrihet och tillgänglighet genom att nya besiktningföretag har etablerats och att det finns fler besiktningstationer.



Fakta Transportstyrelsens glesbygdsutredning

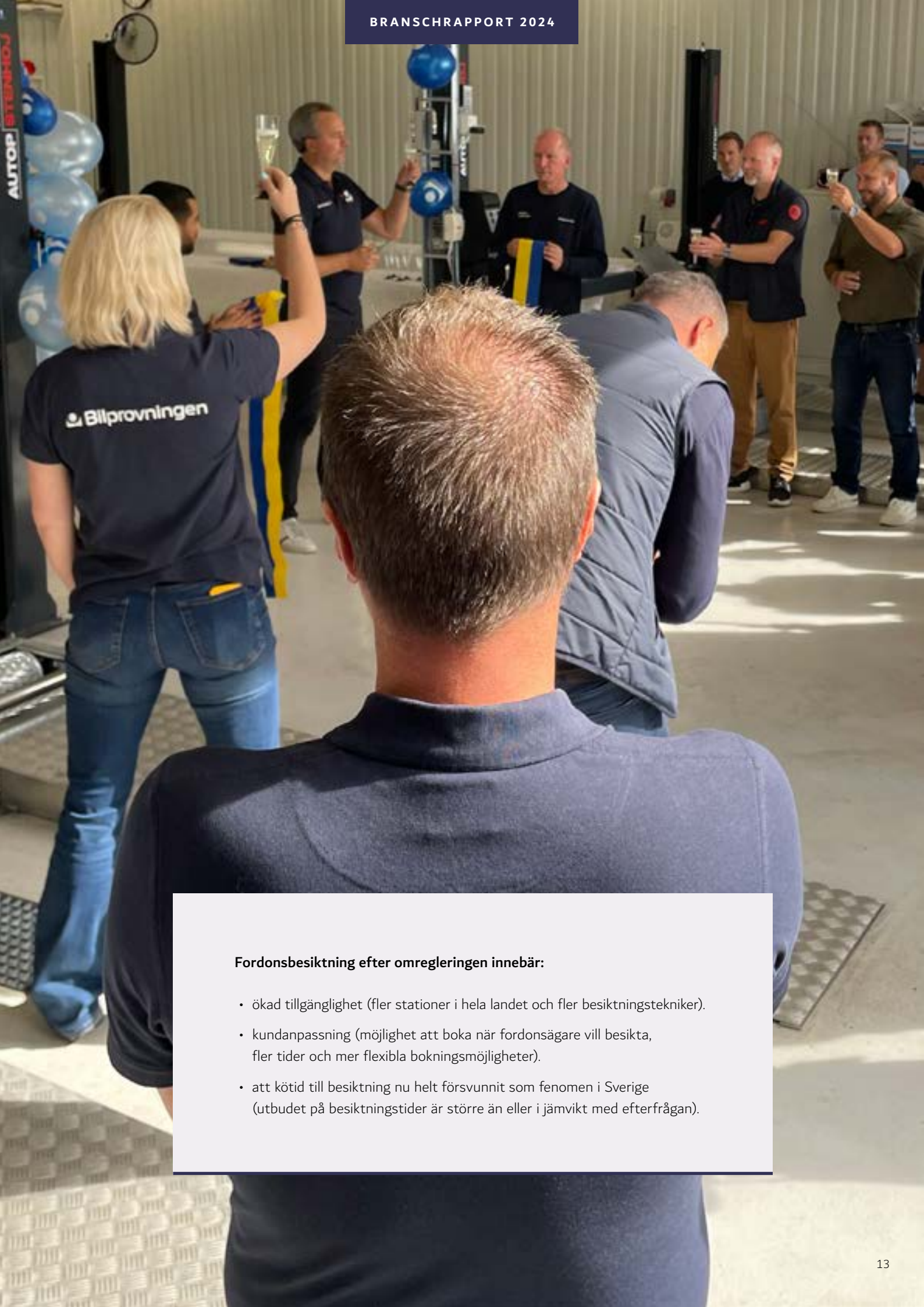
I januari 2021 har medelavståndet till närmsta besiktningstation minskat, från 14 kilometer innan omregleringen till knappt 11 kilometer år 2019.

97% Över 97 % av fordonsägarna har nu ett avstånd på 2,5 mil eller kortare till närmsta besiktningstation, jämfört med knappt 95 % år 2010.

I glesa landsbygdskommuner har det genomsnittliga avståndet till närmsta station minskat. År 2010 var avståndet drygt 19 kilometer, medan motsvarande siffra år 2019 var drygt 15 kilometer.

I mycket glesa kommuner har avståndet förblivit oförändrat, cirka 26 kilometer.

A ← → **B**

**Fordonsbesiktning efter omregleringen innebär:**

- ökad tillgänglighet (fler stationer i hela landet och fler besiktningstekniker).
- kundanpassning (möjlighet att boka när fordonsägare vill besikta, fler tider och mer flexibla bokningsmöjligheter).
- att kötid till besiktning nu helt försvunnit som fenomen i Sverige (utbudet på besiktningstider är större än eller i jämvikt med efterfrågan).

Förändrat kundbeteende med ökad valfrihet

En stor förändring som skett sedan omregleringen är kundernas beteende. Under monopoltiden blev man som fordonsägare tilldelad en tid med god framförhållning, och om den inte passade fick man ringa och boka om tiden. Efter omregleringen lades bokningsansvaret på fordonsägaren.

Valfriheten för fordonsägarna ökade med fler besiktningföretag och tider att välja mellan. Successivt har besiktningföretagen märkt av att många fordonsägare upp-

skattar möjligheten att få en tid med kort framförhållning. Man föredrar att det ska finnas tid i nära anslutning till att man gör sin bokning, även om detta innebär att man får betala ett något högre pris.

Ungefär 15–20 procent av fordonsägarna bokar en tid med besiktning samma dag som bokningen görs medan cirka 20–30 procent

bokar en tid som ligger 1–3 dagar fram i tiden. Bokningsbeteendet hos fordonsägarna kan vara olika för olika bolag som är verksamma i olika delar av landet, men nära hälften av fordonsägarna bokar alltså besiktning med relativt kort framförhållning. Kundernas bokningspreferenser ställer krav på besiktningföretagen att kunna erbjuda generösa öppettider, fler tider och flexibla

bokningsmöjligheter. Transportstyrelsen slår fast i sin tillsynsrapport som publicerades i oktober 2023 att: "Vår samlade bedömning är att

Vår samlade bedömning är att marknaden, i stort, mötte kundernas behov av besiktningstider.

TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYNSRAPPORT

marknaden, i stort, mötte kundernas behov av besiktningstider."

Samma rapport konstaterar också att antalet besiktningstekniker ökar för att kunna möta upp kundernas efterfrågan. Vid halvårsskiftet 2022 fanns 2 131 besiktningstekniker. Det är en ökning med 3 procent jämfört med året före och den högsta siffran sedan genomförandet av omregleringen.



Prisutvecklingen efter omregleringen

Det exakta priset för besiktning bestäms av de enskilda företagen och prissättning sker i konkurrens med övriga aktörer. Fordonsbesiktningensbranschen varken kan eller får lov att diskutera den exakta prissättningen på marknaden. Besiktningenspriset avgörs av en rad olika faktorer, till exempel personalkostnader, lokalkostnader, kostnader för IT-system och mjukvarulicenser samt löpande utbildningar och certifieringar för besiktningsteknikerna. Vilket pris fordonsägaren får betala för att få bilen besiktad beror också i hög grad på hur och när bokningen sker och vilken tid som bokas.

Riksrevisionen har påpekat i sin granskning av besiktningensomregleringen att priset på kontrollbesiktning ökat jämfört med före konkurrensutsättningen. Jämförelsen haltar dock. Det pris som gällde innan omregleringen var en enhetlig avgift som bestämdes politiskt. Under stora delar av 90-talet var priset oförändrat, trots inflation, ökade lönekostnader, hyror för lokaler etcetera. 2001 höjdes priset marginellt och var sedan oförändrat fram till omregleringen

2010. Priset innan omregleringen var helt enkelt ett artificiellt pris som innebar att skattebetalarna i slutändan bar risken för underskott i verksamheten.

Ett av syftena med omregleringen var att öka tillgängligheten och flexibiliteten för fordonsägarna, det vill säga att man kan boka tid för besiktning med kort varsel och att öppettiderna är generösa så att man i regel inte behöver köa för att få sin bil besiktad. Att många värderar flexibilitet högre än lägsta pris påverkar också det genomsnittliga priset för besiktning. Görs bokningen med god framförhållning blir priset ofta lägre än bokningar som sker med kort varsel eller när fordonsägaren utnyttjar drive-in hos besiktningensföretagen. Det spelar också roll om besiktningen sker på en vardag eller helg. Orsaken är förstås att företaget enklare kan planera och optimera bemanningen om bokningar görs lång tid i förväg.

I Transportstyrelsens senaste tillsynsrapport från oktober 2023 om besiktningensmarknaden konstateras att de rapporterade priserna för kontrollbesiktning har ökat mindre än konsumentprisindex för 2022.

Luftens dolda hot

LUFTEN VI ANDAS ÄR LIVSVIKTIG, men dess kvalitet kan dessvärre vara skadlig för människor. Bakom den osynliga fasaden döljer sig ett komplext ekosystem av partiklar och föroreningar som kan ha långtgående konsekvenser för vår hälsa och miljö.

Partiklar i luften utgör en betydande komponent av luftföroreningar. Dessa små partiklar kan variera i storlek och källa, från naturliga källor som pollen och damm till mänskligt skapade partiklar från industrier och bilavgaser.

Utsläppen från trafiken har minskat kraftigt sedan 1990-talet, men halterna av luftföroreningar som partiklar, kvävedioxid och marknära ozon är fortfarande oacceptabelt höga på många platser. Det finns två slags kväveoxider i avgaser; kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂). Partiklar anses vara de luftföroreningar som påverkar människors hälsa mest. När vi andas in dessa partiklar, kan de tränga in i våra

luftvägar och påverka vår hälsa på flera sätt. Det är halten, det vill säga koncentrationen av en förorening i luften, som påverkar miljö och hälsa. Vägtrafikens utsläpp är ofta större i våra tätorter, och i kvartersbebyggelse blandas luften om långsamt. Utsläppen från trafiken beror också på andelen dubbdäck, körförhållanden och andelen fordon som nyss har startat, då motor och avgasrening inte nått upp i normal arbetstemperatur. För dessa kan emissionerna vara 100 gånger högre än från fordon med fullt uppvärmd motor och avgasrening. Det finns dessutom andra källor till luftföroreningar som ibland kan vara de dominerande. Enligt den nationella emissionsdatabasen står avgasutsläpp från vägtrafiken idag för 13 procent av transportsektorns utsläpp av mindre partiklar (PM_{2,5}). Samtidigt omfattar inte uppgifterna om fordonsavgaser i databasen utsläpp från manipulerad eller defekt avgasrening, vilket är en tydlig brist.

Med gemensamma krafter för bättre luft

Sverige har ett antaget miljömål som handlar om frisk luft. Riksdagens definition lyder: "Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."

Tyvärr är det otvetydigt att Sverige inte når upp till målet. Enligt IVL och Naturvårdsverket dör upp till 7000 svenskar i förtid varje år på grund av dålig luftkvalitet. EU kommissionen föreslår skärpta normer för luftkvalitet till 2030 i syfte att komma närmare WHO:s riktvärden. I Transportstyrelsens rapport om skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning som kom i februari 2023 slås det också fast att beräkningar utifrån WHO:s riktlinjer visar att 82 procent av Sveriges befolkning år 2019 utsattes för oacceptabla nivåer av partiklar.

Förutom det lidande som drabbar den enskilde samt dennes närstående är samhällskostnaderna för hälsoeffekter betydande. I Sverige uppgår kostnaderna till 168 miljarder kronor varje år enligt IVL.

Under 2023 har forskare, patientorganisationer och andra ideella organisationer gjort gemensam sak för att uppmärksamma luftkvalitetens påverkan på människors hälsa.

Tack vare forskningen läggs pusselbit till pusselbit för att identifiera vilka konsekvenser luftföroreningar ger samt vilka åtgärder som måste till för att förbättra luftkvaliteten. Vi har pratat med två av Sveriges främsta experter när det kommer till luftkvalitet; **Olena Gruzieva** som är Docent i epidemiologi och forskargrupsledare vid Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet och **Leo Stockfelt** som är Specialistläkare i arbets- och miljömedicin och forskare vid Göteborgs Universitet, inriktad på hälsoeffekter av luftföroreningar och andra miljöfaktorer, samt riskfaktorer i arbetslivet.

Båda sänder ett glasklart budskap: luftföroreningar orsakar allvarliga hälsoeffekter hos människor redan vid låga nivåer, och vi måste göra mer för att förbättra luften ytterligare.

– Det finns belagda samband med luftföroreningar och hälsoeffekter som demens,



Olena Gruzieva

Resultaten visar att det finns ökad risk för luftinfektioner hos små barn, nedsatt lungfunktion, hjärt och kärlsjukdomar och ökad dödlighet.

OLENA GRUZIEVA

njursjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Det vi andas in påverkar inte bara lungan utan ger en systemisk effekt vilket innebär att hela kroppen påverkas. Det går att jämföra med

rökning, att vi ser effekter för hela kroppen, säger Leo.

Nya forskningsrön om hälsoeffekter av luftföroreningar har kommit återkommande och visar mer omfattande

dödlighet och skador än vad som tidigare varit känt, redan vid låga koncentrationer.

– Vi har samarbeten sedan längre med andra forskningsinstitut i Europa. Exempelvis, inom forskningsprojektet **ESCAPE** har vi genomfört gemensamma analyser med ett flertal kohortstudier från europeiska länder rörande samband mellan långtidsexponering för luftföroreningar och olika hälsoutfall. Resultaten visar att det finns ökad risk för luftinfektioner hos små barn, nedsatt lungfunktion, hjärt- och kärlsjukdomar och ökad dödlighet, säger Olena.

– De nyaste resultaten från ett europeiskt projekt som heter **ELAPSE** visar tydliga samband med dödlighet och insjuknande i hjärtkärl- och luftvägssjukdomar, inklusive lungcancer redan vid låga koncentrationer, alltså under nuvarande gränsvärden, säger Olena.

– De internationella samarbeten som finns innebär att man har kunnat forska på stora



Leo Stockfelt

populationer på många olika ställen i Europa och därmed med hög statistisk säkerhet få tillförlitliga resultat. Det är en styrka att vi får liknande resultat från olika platser, säger Leo.

Hur har politiken reagerat på de här skrämmande nyheterna?

– Det är ganska nya resultat och det brukar ta lite tid innan informationen sprids. Vi gör mycket för att sprida forskningsresultaten och att koppla dem till åtgärder, säger Olena.

Vilka ämnen orsakar störst problem för människors hälsa?

– Partiklar är den grupp som har störst hälsoeffekter. De allra minsta partiklarna tar sig längst ner i lungorna och olika ämnen på partiklarna kan passera över till blodet och föras vidare till andra organ, säger Olena.

De som drabbas hårdast av luftföroreningarna är barn, äldre, gravida och vissa kroniskt sjuka.

– Barn är extra utsatta för detta. De tillbringar mer tid utomhus och lungorna utvecklas fortfarande. De andas in mer, rör sig mer och har samtidigt trängre luftvägar. Vi har sett att spädbarn boende på adresser i Stockholm med förhöjda halter av luftföroreningar har försämrade lungfunktion redan vid sex månaders ålder, säger Olena.

– Förutom barn och människor som har andra

underliggande sjukdomar drabbas de hårdast som bor eller arbetar där det är mest exponering, säger Leo.

Hur lokal är en luftförorening?

– Det beror på vilken luftförorening. Vissa luftföroreningar rör sig mycket kort och andra längre. Generellt kan man säga att tunga partiklar och vissa gaser rör sig kortare, men partiklar som är små kan resa 100 tals mil. Det innebär att man behöver göra insatser både lokalt och internationellt, säger Leo.

Hur dålig luft har vi egentligen i Sverige?

– Historiskt har luften förbättrats de senaste decennierna. I takt med att man infört centralvärme och att bilparken blivit alltmer miljövänlig. Målsättningen är att förbättringen ska fortsätta. Det forskningen visar är att även i Sverige där vi har förhållandevis ren luft skulle vi ha nytta av att få ännu renare luft. Alla förbättringar hjälper. Det finns utmaningar i att vi blir allt fler och antalet

fordon på vägarna växer.

Det innebär att vi måste aktivt fortsätta med åtgärder för att förbättra luftkvaliteten, säger Leo.

Generellt är det sämre luft i tätorter jämfört med landsbygden. Det har sin naturliga förklaring i att det är fler människor

och mer trafik och transporter i tätorter. Däremot kan man också se att det är en del av Sverige som sticker ut med sämre luft.

– Det är sämre luft i södra Sverige, eftersom det blåser in föroreningar från Europa. Sjötrafiken är också en orsak i kustnära områden, säger Olena.

Trafiken nämner ni båda som en stor bov i sammanhanget. Luftföroreningar från trafiken kommer ju både från slitage från vägbanan och däck och avgaser från förbränningsmotor. Inom Fordonsbesiktningbranschen arbetar vi aktivt för att få till en bättre kontroll av avgasutsläpp, och vi vill också införa partikelmätning så snabbt som möjligt. Hur tror ni att sådana åtgärder skulle hjälpa i arbetet med bättre luftkvalitet?

Hälsoynntan är den sammanlagda effekten av många små åtgärder. Varenda en av dem är viktig.

LEO STOCKFELT

– Jag har svårt att säga något specifikt om mätmetoder för besiktningsskontroll. Men jag kan prata i generella termer. Det finns forskning om hur förbränningspartiklar av diesलगaser påverkar människor. Då har man sett tecken på inflammation och påverkan på hjärtat. När det gäller diesलगaser anser man att partiklar är den farligaste delen. När man renat bort partiklar från diesलगasen är hälsoeffekten inte densamma. Alltså, ur ett hälso-perspektiv vill vi ta bort de bilar som släpper ut mest. Det finns stöd för att partiklar orsakar mest negativa hälsoeffekter, och därför är det så viktigt att få bort de värsta fordonen, säger Leo.

– Det har skett förbättringar på fordonssidan genom att partikelreningen från diesलगomotorer i genomsnitt har blivit bättre. Fordonsflottan elektrifieras också vilket innebär att de släpper ut mindre. Men elektrifiering löser inte alla problem. Även elektrifierade bilar har däck, bromsar och kör på en vägbanan där slitage ger luftföroreningar. Den allra bästa hälso nyttan är bilen som inte kör. Det bästa är att gå eller cykla om det finns möjligheter till det, säger Leo.

Så vad behöver göras för att förbättra luftkvaliteten?

– Vi behöver använda alla de styrmedel som finns på alla nivåer. Några exempel som genomförts på olika platser är till exempel dubbdäcksförbud, miljözoner, trängselskatt. Men också att sänka hastigheterna och förbättra kollektivtrafiken hjälper, säger Olena.

– Sedan är det viktigt att beakta luftkvaliteten vid stadsplanering när nya förskolor och skolor byggs till exempel. De bör inte ligga alltför nära trafikerade vägar. Slutligen är det viktigt att även andra länder gör åtgärder, eftersom fina partiklar långtransporteras. Åtgärder måste till både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt, fortsätter Olena.

– Hälso nyttan är den sammanlagda effekten av många små åtgärder. Varenda en av dem är viktig, säger Leo.

Luftföroreningar är ett problem som förorsakar tusentals för tidiga dödsfall i Sverige. Ändå är frågan relativt anonym både i politiken och i media. Vad beror det på?

– Det är en mycket bra fråga. Det kanske kan bero på den positiva trenden att luften faktiskt har blivit bättre. Det kan leda till ett lägre engagemang om det känns som om det inte är ett lika stort problem som det historiskt har varit. Det kan vara lättare att ta till sig hälsoeffekterna av rökning eller dålig kost till exempel eftersom det är mer konkret, säger Olena.

– Vi jobbar hela tiden med att uppmärksamma frågan och vilka stora hälsoeffekter som faktiskt uppstår. Luftföroreningar är den miljöfaktor som ger störst antal dödsfall och därför är det viktigt att nogra bevisa vilka hälsoeffekter det finns, säger Leo.

Vi klarar inte WHO:s riktlinjer om vi inte gör något, vilket innebär att det finns goda skäl att göra mer.

LEO STOCKFELT

Görs tillräckligt idag i Sverige?

– De åtgärder som införts har bidragit till luftkvalitetsförbättring och Sverige står sig väldigt bra jämfört med många andra länder. Men det finns mycket kvar att göra för en bättre luftkvalitet, säger Olena.

– Man ska göra mer. WHO införde nya skarpare riktlinjer 2021 som är väl underbyggda. Vi måste få in dem i EU:s lagstiftning så snabbt som möjligt med Sverige som pådrivande kraft. Vi klarar inte WHO:s riktlinjer om vi inte gör något, vilket innebär att det finns goda skäl att göra mer. Öka den fysiska aktiviteten, se på lokala utsläpp, smutsiga vedkaminer utsläpp, stadsplanering och trafiken. Samt besiktningssreglerna uppenbarligen, säger Leo.



Jytte Guteland, riksdagsledamot för Socialdemokraterna

"Luftföroreningar är en av världens största hälsofrågor"

Få svenska politiker har lyft frågan om luftföroreningarnas konsekvenser som Jytte Guteland. Jytte är sedan valet 2022 riksdagsledamot för Socialdemokraterna och ledamot i Miljö- och jordbruksutskottet. Många känner också igen henne som tidigare ledamot av Europaparlamentet, och tidigare ordförande för SSU.

Engagemanget kring luftföroreningar väcktes framför allt under åren då Jytte satt i Europaparlamentet, men även på hemmaplan fortsätter hon lyfta vikten av renare luft. Förutom att vara riksdagsledamot är Jytte ordförande för Sveriges miljökommuner som är en branschorganisation för kommunernas miljö- och hälsoskyddsnämnder. Forumet är en mötesplats där nationell och lokal miljöpolitik diskuteras och utvecklas.

FBB har fått chansen att prata med Jytte om henne engagemang och varför luftkvalitet över huvud taget är en fråga för politiken att ta tag i.

Hur ser du på politikens roll när det gäller luftföroreningars konsekvenser för människors hälsa?

– Det är självklart att politiken har en viktig roll. Luftföroreningar är ett globalt hälsoproblem som leder till att miljontals människor får förkortade liv. Politiken har en viktig roll både globalt, nationellt och lokalt.

– Om man ser till det lokala är till exempel planering av infrastruktur och stadsbyggnad viktigt. En stor del handlar om att hitta lösningar som innebär att människor inte befinner sig nära

trafikerade vägar. Nationellt är klimatpolitiken mycket viktig. I de forskningsrapporter jag har tagit del av konstateras att klimatpolitiken är det verktyg som minskar luftföroreningar med upp till 50 procent. Det kan ske genom ökad elektrifiering och minskad användning av olika förbränningstekniker till exempel. En aktiv klimatpolitik både inom EU, i Sverige och globalt är absolut nödvändigt.

En luftförorening känner inte av några landsgränser. Hur jobbar man inom EU med de här frågorna?

– När jag satt i Europaparlamentet hade EU som mål att arbeta mer med hälsa – att bli en hälsounion. Samtalen och debatterna påbörjades i samband med pandemin och luftfrågan kom ofta upp. Vi fick ofta träffa forskare för att få ta del av de senaste forskningsrönen. Det tror jag är viktigt för politiker på alla nivåer. Att träffa forskare kontinuerligt och informera sig.

– Man räknar med att det handlar om 400 000 människor som dör i förtid och 13–20 miljarder euro som samhället betalar för att människor drabbas. Det är pengar som hade kunnat satsas förebyggande på att förbättra luftkvaliteten och

Luftföroreningar är ett globalt hälsoproblem som leder till att miljontals människor får förkortade liv.

JYTTE GUTELAND

hälsan. Jag hoppas att kommissionen kommer fram med ett antal skarpa förslag och rekommendationer på området, ungefär som man jobbat med klimatpaketet. Skarpare gränsvärden är en del. Få bort hälsofarlig trafik från tätbefolkade områden och öka det kollektiva resandet är också viktigt.

– EU kan vara en pådrivande kraft och ha en förebyggande roll. Eftersom EU också jobbar med forskning och avsätter pengar till forskning tror jag att det finns goda möjligheter.

Vi har pratat med forskare och patientorganisationer som redogör för en samlad bild att det är svårt att få gehör hos politiken för de här frågorna. Delar du den bilden och vad kan det bero på i så fall?

– Jag tror att det kan handla om att när man arbetar förebyggande så riskerar frågor att hamna i skymundan. Det här är ju akut och en av världens största hälsofrågor. Det är helt enkelt en av de frågor som skördar flest liv i förtid. Men det sker inte imorgon eller idag. Det kan vara svårt för politiken att följa upp. Sedan handlar det om många olika delar av politiken. Klimatpolitiken är jätteviktig. Men även infrastruktur, stadsbyggnad, kollektivtrafik...

– Jag delar delvis frustrationen, men jag tror inte att det handlar om bristande vilja utan frågorna blir i det politiska sammanhanget mer långsiktiga och får ge vika för mer kortsiktiga frågor kanske.

Görs det tillräckligt i Sverige idag för att förbättra luftkvaliteten?

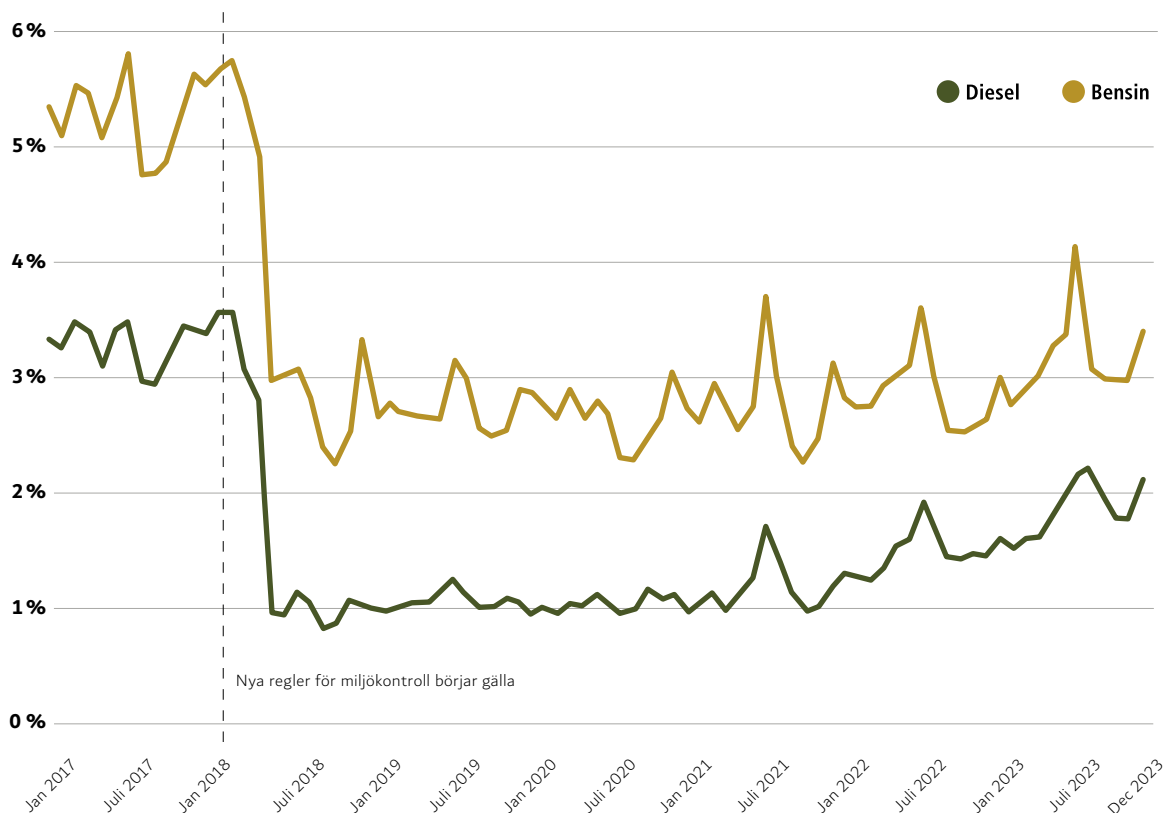
– Det görs inte tillräckligt någonstans. Det är uppenbart, eftersom det fortfarande är så att människor drabbas. Sen är Sverige ett av de länder som har bättre luftkvalitet än många andra, men vi pratar ändå om tusentals människor som drabbas.

Ny kunskap om luftföroreningar från WHO visar att även låga halter föroreningar innebär hälsorisker och i slutet av 2021 skärpte WHO sina gränsvärden för luftkvalitet. Borde Sverige ansluta sig till att implementera WHO:s riktvärden för att nå bättre resultat gällande luftkvaliteten?

– Jag tycker att vi ska verka för det. Jag tycker till exempel att vi kan öka takten och lyckas få bort fler förbränningsmotorer genom ökad elektrifiering.

– Klimat och miljöåtgärder bör regelbundet utvärderas också. Man måste ställa sig frågan "Hur blir det i framtiden om man gör så här? Hur påverkas äldre, barn eller människor med andra underliggande sjukdomar av att vi bygger en förskola eller äldreboende för nära en trafikerad väg?" Allt hänger ihop och alla åtgärder är viktiga.

Andel miljöunderkända fordon över tid



Samtliga miljörelaterade underkännanden. Statistiken baseras på uppgifter från medlemsföretag som utgör cirka hälften av den totala marknaden.

Sveriges miljökontroll fortfarande bland de sämsta i EU

Som Fordonsbesiktningensbranschen har påtalat sedan föreskriftsändringen 2018 har Sverige numera bland de lägst ställda kraven i EU när det gäller avgaskontroll – miljökontroll vid fordonbesiktning. Detta har, som vi konstaterat, allvarliga konsekvenser för miljö och hälsa, då fordonsavgaser är en betydande del av de samlade luftföroreningarna och dessutom i hög grad koncentrerade till befolkningscentra.

Inom ramen för EU:s besiktningdirektiv antog Transportstyrelsen 2018 en betydligt mer tillåtande nationell tillämpning än tidigare av hur besiktning ska utföras när det gäller miljökontroll. Spannet för hur mycket utsläpp som

tillåts blev vidare och mer tillåtande, det vill säga besiktningensföretagen är skyldiga att godkänna fler miljöskadliga bilar. Andelen miljöunderkända fordon halverades vid föreskriftsändringen 2018 och har legat på de nivåerna sedan dess. Många trasiga och manipulerade fordon måste släppas igenom utan anmärkning. Andra EU-länder så som Rumänien, Polen och Tyskland skärpte istället miljökraven och gör sina kontroller mer träffsäkra.

Fordonsbesiktningensbranschen har drivit på för en förändring under lång tid och vi hoppas att 2024 är året då vi äntligen kan glädjas över en mer effektiv miljökontroll igen. Men ännu är vi tyvärr inte där.

Bred politisk enighet om att miljökontrollen brister

Tidigt 2022 beslutade Riksdagen (M, KD, C, L, MP och V) att rikta ett tillkännagivande till dåvarande (S)-regeringen om att utreda konsekvenserna av de, i relation till EU, låga svenska kraven. Enligt trafikutskottet borde Sverige i stället ha gjort ett anpassat genomförande som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. På morgonen samma dag som riksdagen skulle rösta om ett tillkännagivande meddelade dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) att Transportstyrelsen fick i uppdrag att utreda förutsättningarna för skärpt miljökontroll. Transportstyrelsen bekräftar även, med hjälp av IVL Svenska Miljöinstitutet, att de regeländringar som gjordes 2018 har lett till att andelen underkända fordon minskat.

Åtgärdsförslag från Transportstyrelsen

I februari 2023 återkom Transportstyrelsen med ett antal relevanta åtgärdsförslag som skulle skärpa både miljökontrollen och manipulering. Bland annat föreslogs att partikelräkning kan införas, att mer relevant OBD-kontroll kan göras och att det rullande 20-årsundantaget för avgaskontroll av dieslbilar kan avskaffas så att Sverige återgår till att följa gällande EU-direktiv. FBB ser positivt på förslagen men konstaterar samtidigt att ett år senare är fortfarande ingenting genomfört eller påbörjat.

Transportstyrelsens förslag på tänkbara skärpningar:

- Partikelantalsmätning (partikelräkning) av dieslbilar med partikelfilter. Kontrollmetoden är anpassad till moderna fordon och införs nu i några europeiska länder och skulle kunna användas vid svensk kontrollbesiktning.
- Införa kontroll av kväveoxidhalt vid kontrollbesiktning av dieslbilar.
- Skärpta krav på felindikator för fler fordonslag och kontroll av OBD-kod för kontroll av felindikatorlampa.
- Kontrollera utsläpp vid kontrollbesiktning med hjälp av bilens OBM-system.
- Kontrollera opacitet på dieslbilar med fordonsår från och med 1980.
- Införa kontroller vid besiktning som ökar möjligheten att upptäcka manipulerad eller icke-fungerande avgasreningsutrustning.
- Införa miljökontroll vid besiktning av A-traktorer.

Fordonsbesiktningsbranschen tycker att det är bra att myndigheten har kommit fram till att skärpningar är möjliga att göra inom ramen för dagens EU-regelverk. Samtidigt konstateras att ingenting från listan genomförts eller påbörjats. Enligt uttalande i media vill Transportstyrelsen avvakta EU:s besiktningspaket istället för att ändra besiktningsföreskrifterna i enlighet

Tilkännagivande

Ett tillkännagivande i Sveriges riksdag innebär att riksdagen formellt meddelar regeringen sin ståndpunkt. Det kan innebära att riksdagen anser att en viss fråga bör utredas eller att regeringen bör lägga fram ett förslag. Det finns ingen specifik lag som reglerar riksdagens befogenhet att göra tillkännagivanden till regeringen; det grundar sig istället på konstitutionell praxis.

Regeringen är inte juridiskt bunden att följa ett tillkännagivande, men enligt den konstitutionella praxisen bör regeringen generellt sett göra det. Om regeringen inte avser att efterkomma riksdagens önskemål, förväntas den enligt samma praxis informera riksdagen om detta och ange skälen bakom sitt beslut. Riksdagen utför årliga kontroller för att bedöma vilka åtgärder regeringen har vidtagit som svar på tillkännagivandena.

med såväl förra regeringens som riksdagens intentioner. Det stora problemet med den hållningen är att en ny nationell tillämpning av ett nytt EU-direktiv kanske först genomförs 2029, vilket betyder tio förlorade år med fortsatta onödiga, skadliga luftföroreningar.

Riksdagen står enig i att det borde ha gjorts ett bättre anpassat förfarande 2018 och Transportstyrelsen har utrett och tagit fram en bra åtgärdslista.

Nu måste Transportstyrelsen genomföra sitt föreskriftsarbete så att miljökontrollen återigen blir relevant. Om så inte sker är det regeringens och ytterst riksdagen ansvar att agera igen. Fordonsbesiktningsbranschen ställer sig frågande till varför det fortfarande inte görs någonting.

Transportstyrelsens uppslag till förbättringar får inte bli ännu en skrivbordsprodukt. De behöver snarast bli verklighet genom nödvändiga lag- och föreskriftsförändringar.

EU-kommissionen: Inför partikelmätning nu

Det finns ingenting som hindrar att Sverige återigen på egen hand skärper reglerna och dessutom inför partikelmätning. Tvärtom har EU pekat med hela handen. 20 mars 2023 kom EU-kommissionen med en rekommendation att **”Medlemsstaterna bör tillämpa mätning av partikelantal under den periodiska tekniska inspektionen av fordon med kompressionständningsmotor och dieselpartikelfilter...”**. Se hela rekommendationen i sin helhet här intill.

Som FBB tidigare rapporterat om har Sverige deltagit i en studie och testat ny teknik för att mäta bland annat partiklar och kväveoxider (NOx) vid kontrollbesiktning. På detta sätt kan man avgöra om avgasreningen fungerar eller om fordonet behöver åtgärdas så att utsläppen minimeras. I studien mättes bilar med miljöklassning Euro 4 upp till klassning Euro 6, vilket

är de fordon som säljs nya i dag. Resultaten av försöken visade att tekniken var mycket effektiv i att upptäcka manipulerade fordon. Särskilt tydligt var detta när det gäller partikelutsläpp. En vanlig form av manipulering är att installera utrustning som programmerar om bilen vid aktiv körning för att öka acceleration och fart genom

att förändra bränsleinsprutning på sätt som bilens avgasreningens utrustning inte är byggd för. Detta åsidosätter dessutom hela fordonets av-

gasgodkännande och är inte tillåtet. Vid stillastående tomgång betar sig däremot motorn precis som vanligt.

Eftersom studien gjordes i samband med kontrollbesiktning så genomfördes också en ordinarie miljökontroll enligt de regler och metoder som är gällande nu, med ett nedslående resultat: Alla fordon godkändes. **I samtliga fall då partikelräknaren upptäckte avvikelser i utsläppen klarade fordonen ändå den ordinarie miljökontrollen, ofta på grund av de mycket högt satta gränsvärden som gäller vid till exempel opacitetsmätning.**

Detta är ett mycket tydligt bevis på att dagens regelverk är oerhört generöst och släpper igenom fordon med stora brister i avgasreningen.

Flera EU-länder har redan infört krav på partikelräkning vid kontrollbesiktning. Fordonsbesiktningsbranschen hoppas att Sverige skyndsamt kan ansluta sig till dem.

Flera EU-länder har redan infört krav på partikelräkning vid kontrollbesiktning.

Dessa länder har hittills infört partikelmätning:

Tyskland, Nederländerna, Belgien och Schweiz

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA REKOMMENDATION med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 292, och av följande skäl:

(1) För att främja folkhälsa, miljöskydd och rättvisa konkurrensförhållanden är det viktigt att se till att fordon i trafik underhålls och besiktigas på rätt sätt så att deras prestanda upprätthålls enligt typgodkännandet, utan onödig försämring, under hela deras livslängd.

(2) De provningsmetoder som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU (1) vad gäller avgasutsläpp från motorfordon, särskilt avseende röktäthetstester för kompressionständningsmotorer, är inte anpassade till nyare fordon som är utrustade med partikelfilter. Laborietetester visar att även fordon med defekta eller manipulerade dieselpartikelfilter kan klara röktäthetstestet utan att något fel upptäcks.

(3) För att kunna upptäcka fordon med defekta dieselpartikelfilter har vissa medlemsstater infört eller kommer snart att införa metoder för mätning av partikelantal som en del av den periodiska tekniska kontrollen av fordon med kompressions-tändningsmotor. Även om dessa metoder är likartade skiljer de sig åt i vissa avseenden. I stället för att införa olika mätmetoder i unionen bör en gemensam uppsättning minimikrav för mätning av partikelantal införas på grundval av riktlinjer.

(4) Befintliga metoder som tagits fram av vissa medlemsstater samt resultaten av laborietetester som utförts av kommissionens gemensamma forskningscentrum (2) och resultaten av ett samråd med expertgruppen för trafiksäkerhet har vederbörligen beaktats vid utarbetandet av denna typ av riktlinjer.

(5) Eftersom sådana riktlinjer inte har provats för fordon med gnisttändningsmotor bör riktlinjernas tillämpningsområde begränsas till fordon med kompressionständningsmotor vars typgodkännande omfattar gränsvärden för antal fasta partiklar. Detta innebär lätta dieselfordon som registrerats för första gången från och med den 1 januari 2013 (Euro 5b och nyare) (3) och tunga dieselfordon som registrerats för första gången från och med den 1 januari 2014 (Euro VI och nyare) (4). Så snart samma konfidensnivå uppnåtts för en mätmetod för partikelantal som är tillämplig på fordon med gnisttändningsmotor, bör motsvarande

riktlinjer utarbetas. (1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51). (2) Jämförelser av cykler för typgodkännande i laboratorier och av fordon på väg med utsläpp från tomgång. Implications for Periodical Technical Inspection (PTI) Sensors, doi.org/10.3390/s20205790 och Evaluation of Measurement Procedures for Solid Particle Number (SPN) Measurements during the Periodic Technical Inspection (PTI) of Vehicles, doi.org/10.3390/ijerph19137602. (3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1). (4) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1). L 90/46 SV Europeiska unionens officiella tidning 28.3.2023

(6) För att riktlinjerna ska vara effektiva bör de innehålla krav för mätutrustning, metrologiska kontroller, mätförfaranden, metrologiska och tekniska krav samt gränsvärden för godkännande/avslag.

(7) Denna rekommendation är ett första steg mot en harmoniserad mätning av partikelantal vid trafiksäkerhetsprovningar i unionen.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE. Medlemsstaterna bör tillämpa mätning av partikelantal under den periodiska tekniska inspektionen av fordon med kompressionständningsmotor och dieselpartikelfilter i enlighet med riktlinjerna i bilagan.

Utfärdad i Bryssel den 20 mars 2023.

På kommissionens vägnar Adina-Ioana VALEAN
Ledamot av kommissionen



Dags att kriminalisera manipulation av avgasrening

I fjolårets branschrapport rapporterade vi om Transportstyrelsens utredning om att motverka manipulation av avgasreningssystem. Bakgrunden till regeringsuppdraget var att förekomsten av fusk med avgasreningen uppmärksammats, till exempel förekomsten av att tunga fordons programvara manipulerades att visa att bilen fyllt på med reagensvätska (AdBlue) som används för att rena utsläpp, utan att detta skett. Orsaken till denna typ av fusk är ofta att man vill undvika den kostnad som reagensvätskan ger upphov till, eller för att slippa reparera eller byta ut katalysatorer och partikelfilter.

Utredningen visar att fordon som är manipulerade eller som inte har fungerande avgasrening beräknas öka den svenska vägtrafikens utsläpp av kväveoxider upp till 14 procent för tunga lastbilar och så mycket som 150 procent för lätta dieselfordon.

Transportstyrelsen kom fram till att det ska vara förbjudet att tillverka, överlåta, marknadsföra och distribuera manipulationsanordningar samt

att installera dem i motorfordon och att böter och fängelse ska finnas i straffskalan för dessa typer av föreslagna brott.

Transportstyrelsen föreslår också i sin promemoria att det ska vara förbjudet:

- att använda ett fordon där avgasreningen är manipulerad med manipulationsanordningar.
- att inneha manipulationsanordningar.
- att inte använda reagensämne om fordonet behöver det föravgasreningens funktion.

Förslagen skickades på remiss och i nuläget ligger Transportstyrelsens förslag samt alla remissvar på regeringens bord. Ännu har inga lagförändringsförslag i ärendet presenterats av regeringen, vilket vi i Fordonsbesiktningsbranschen tycker är mycket olyckligt eftersom man skyndsamt bör komma tillrätta med detta. Fordonsbesiktningsbranschen svarade på remissen och tillstyrkte samtliga av Transportstyrelsens förslag. Fordonsbesiktningsbranschen anser också att fordon som är uppenbart manipulerade bör kunna beläggas med direkt körförbud vid besiktning. Detta kräver en förändring i fordonsförordningen.



Trafiksäkerhet i ständig fokus – mer finns att göra

ETT AV DE PRIMÄRA SYFTENA med fordonsbesiktningen är att öka trafiksäkerheten. Genom att regelbundet kontrollera fordonens tekniska skick och säkerhetsfunktioner kan man minska risken för olyckor som orsakas av mekaniska fel eller brister.

Sverige har historiskt sett varit känt för att ha en av världens högsta trafiksäkerhetsstandarder. Vi har framgångsrikt arbetat för att minska antalet trafikolyckor och dess konsekvenser. Förutom kontrollbesiktning av fordon finns dessa bidragande orsaker till varför Sverige är ett föregångsland gällande trafiksäkerhet:

Väginfrastruktur: Sverige har investerat betydande resurser i att förbättra vägarna och infrastrukturen för att minska olycksriskerna. Genom att bygga säkrare vägar och korsningar har man arbetat för att minska sannolikheten för olyckor.

Trafiklagstiftning: Stränga trafiklagar och förordningar har införts för att reglera fordonsanvändning och förbättra trafiksäkerheten. Detta inkluderar hastighetsbegränsningar, användning av säkerhetsbälten och nolltolerans för alkoholpåverkan under körning.

Utbildning och medvetenhet: Satsningar på trafikutbildning och medvetenhet har spelat en viktig roll. Genom att öka förarens medvetenhet om trafikregler och risker har man försökt minska antalet olyckor.

Teknologiska innovationer: Införandet av avancerade teknologier i fordonen, som ABS-bromsar, krockkuddar och antisladdsystem, har ökat säkerheten på vägarna.

Trafikpolisens roll: Trafikpolisens närvaro och övervakning har varit viktig för att upprätthålla trafikreglerna och förbättra trafiksäkerheten.



Det är viktigt att notera att även om Sverige har gjort stora framsteg när det gäller trafik-säkerhet, finns det alltid utmaningar och utvecklingsområden. Tekniska framsteg, förändringar i trafikmönster och ökad urbanisering kan påverka trafiksäkerheten, och därför krävs kontinuerlig kontroll, uppföljning och anpassning av regelverk och strategier för att hela tiden möta nya utmaningar.

2023 blev ett mörkt år trafiksäkerhetsmässigt. 232 personer omkom i trafiken. Av dem var 138 skyddade trafikanter (personer som vistats i personbil, lastbil eller traktor) och 94 så kallat oskyddade trafikanter. Som oskyddade trafikanter räknas motorcyklister, mopedister, skoterförare, cyklister och fotgängare. Siffrorna visar att det finns mer att göra för att Nollvisionen ska nås.

Fler regler för säkrare A-traktorer 2023

A-traktorer har blivit populära de senaste åren och antalet har ökat rejält. Med den ökade populariteten har även andelen olyckor ökat. Under åren 2016–2022 inträffade sammanlagt 1 118 olyckor med unga förare i A-traktorer. Nio personer omkom och 37 skadades allvarligt. Det var tydligt att regelverket kring A-traktorer behövde skärpas.

Under 2023 har ett flertal regelförändringar beslutats med målet att öka trafiksäkerheten för de som färdas med A-traktorer.

En rad bestämmelser började gälla från den 31 augusti 2023:

- Alla som färdas i en A-traktor måste **använda bilbälte**.
- Det är endast tillåtet att medföra det **antalet passagerare som fordonet är godkänt för**.
- Den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer är **30 kilometer i timmen**.

För att ytterligare öka trafiksäkerheten meddelade regeringen att det är krav på vinterdäck för A-traktorer från första december 2023 genom en beslutad förändring i trafikförordningen. De nya reglerna innebär att en A-traktor vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder, alltså samma regler som för vanliga bilar.

I slutet av oktober 2023 lades ett förslag fram om att införa en provotid om ett år för AM-körkort för moped klass I och A-traktor. Det innebär att den som får sitt körkort för moped klass 1 och A-traktor återkallat under provotiden

måste göra om utbildningen och teoriprovet. Återkallelse av körkortet kan till exempel ske om man har kört mot rött, kört för fort eller kört påverkad av alkohol eller droger. En prøvotid om två år finns i dag för B-körkortet, men det finns ingen prøvotid för behörigheten AM. Lagändringarna om prøvotid för AM-körkort föreslås träda i kraft den 1 juni 2024.

Regelverken för A-traktorer engagerar riksdagsledamöter från många olika partier. Under den allmänna motionsperioden 2023 skrevs inte mindre än 12 enskilda motioner med representanter från 5 av riksdagens 8 partier som berörde A-traktorer och dess regelverk. Framför allt engagerar frågan om höjd hastighetsbegränsning. Till grund för regeringens samlade regelskärpningar ligger en utredningsrapport från Transportstyrelsen. I rapporten väljer man dock inte att förespråka

en höjd hastighet för A-traktorer, vilket många instanser ifrågasätter. Diskussionen handlar om att A-traktorer bör kunna likställas med mopedbilar och EU-mopeder och därmed få möjlighet att köra i 45 km/h.

Fordonsbesiktningsbranschen välkomnar de regelskärpningar som införts under året. Bälteskrav, krav på vinterdäck och lämplig förarutbildning är åtgärder som bör förbättra säkerheten avsevärt för de som väljer A-traktor som färdmedel. Fordonsbesiktningsbranschen anser också att regeringen bör höja den lagliga hastigheten till 45 km/h av olika skäl: incitamenten till trimning minskar och risken för upphinnandelyckor minskar. Med en harmoniserad hastighet för A-traktorer och mopeder blir också trafikflödet jämnare vilket är bättre ur trafiksäkerhetspunkt.



Mer behöver göras för att motverka manipulering av A-traktorer

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, konstaterar i sin rapport "Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten" att mer måste göras för att minska olyckorna med A-traktorer. Rapporten publicerades i slutet på november 2023 och består bland annat av djupintervjuer med poliser som utrett allvarliga olyckor med A-traktorer. I de olyckor där poliserna blivit involverade hade nästan uteslutande alla A-traktorer varit manipulerade eller att förarna har sladdat och "lekt" med fordonen. Poliserna har beskrivit att fordonen (främst A-traktorer) ofta har brister som kan påverka trafiksäkerheten. Dessutom är det vanligt att man gör vissa förändringar på fordonet, exempelvis manipulation (trimning) eller ändrar fjädringen och sänker fordonet.

VTI lyfter att kraven på A-traktorer bör skärpas vid besiktningar. I dag är kraven lägre än för vanliga bilar. Exempelvis tillåter regelverket förlitning i högre grad än vanliga bilar. Enligt poliser i VTI:s undersökning har många fordon brister trots att de nyligen har besiktigats, vilket kan påverka trafiksäkerheten. Vidare menar poliserna som deltagit i undersökningen att man önskar ändringar i lagstiftningen kring manipulationer som är vanligt bland förare som kör A-traktorer, och som kräver stora polisresurser. Manipulation av hastigheten kan göras på olika sätt. I vissa fall är det mycket svårt både för Polisen och besiktningsorganen att upptäcka att manipulering skett.

Ett första steg på vägen att motverka manipulerade fordon är att genomföra det förslag som Transportstyrelsen lyfter fram om att införa plombering av externa hastighetsregulatorer, det vill säga att sådan utrustning förseglas vid registreringsbesiktningen och att Polis och besiktningsorgan sedan kan kontrollera att plomberingen inte brutits. På så sätt försvåras åtminstone en typ av manipulering av hastigheten. Det finns samtidigt behov av att fortsätta se över möjligheten att komma åt annan elektronisk manipulering. Ett sätt kan vara att helt enkelt begränsa vilka typer av hastighetsregulatorer som är tillåtna till de som går att kontrollera.

Besiktningsföretag i branschen delar bilden av att A-traktorer i väsentligt högre grad än personbilar är behäftade med fel. Mot bakgrund av ovanstående och mot bakgrund av den höga olycksrisken bör det övervägas att införa krav på tätare kontrollbesiktning, genom tidigare första kontrollbesiktning och årlig kontrollbesiktning eller harmonisering med besiktningsintervallet för personbil (14 månader). Det kan även övervägas om krav ska ställas på kontrollbesiktning vid ägarbyte för A-traktorer då köparen kan sakna kunskap om i vilket utförande fordonet godkänts i.

Genom att på ett tydligt sätt reglera kontrollen av A-traktorer vid kontrollbesiktning och förtäta dess intervall kan besiktningsorganen på ett effektivt sätt komplettera Polisens vägkantskontroller av A-traktorer. Ett tätare besiktningsintervall skulle också kunna leda till att hastighetsmanipulation blir mindre attraktivt, särskilt i kombination med tydligare beskaffenhetskrav på sådana anordningar eller programmering, som också följs upp vid kontrollbesiktningen.

Det är också viktigt att notera att flera av de eventuella nya regler som gäller fordonets beskaffenhet inte kommer att gälla retroaktivt för de över 50 000 A-traktorer som redan är registrerade. För att dessa ska omfattas av ett nytt regelverk krävs att de genomför en ny registreringsbesiktning efter att ha gjort en förändring av fordonet som kräver detta.

Fordonsbesiktningsbranschen kommer aktivt arbeta vidare med att få till ett uppdaterat regelverk för besiktning av A-traktorer i samråd med Polisen och Transportstyrelsen.



Fortsatt hög olycksrisk med mopedbilar

Mopedbilen har ökat i popularitet hos Sveriges unga. Antalet skador på mopedbilar är dock fortsatt hög. Det vanligaste är vagnskador till följd av att man kör av vägen eller krockar med annat fordon, men det förekommer även allvarliga krockar med personskador.

Regeringens initiativ att införa prøvotid för AM-körkort kommer också gälla för EU-moped och därmed också för mopedbil. Prövotiden innebär att den som under det första året får sitt AM-körkort

indraget, efter att exempelvis ha kört för fort eller rattfull, måste göra om både utbildningen och teoriprovet.

– Vi bedömer att det här kommer att innebära en ökad säkerhet och ett förändrat beteende, där man är mer försiktig från början när man kör sin A-traktor, moped eller mopedbil, säger Andreas Carlson (KD), infrastruktur- och bostadsminister, till Ekot.

Fordonsbesiktningsbranschen anser att mer finns att göra. Med tanke på mopedbilens popularitet bör regeringen överväga om mopedbilar och mopeder också bör omfattas av kontrollbesiktning.

Kontroll av elbilar behöver införas i förebyggande syfte

I Sverige har övergången till laddbara fordon tagit steg framåt. Med en siffra på 539 144 laddbara personbilar utgör dessa fordon nu 11 procent av den totala personbilsflottan. Bland de laddbara fordonen dominerar elbilar och laddhybrider, med en fördelning på 51 procent elbilar och 49 procent laddhybrider. Detta indikerar en stark efterfrågan på miljövänliga alternativ och en ökad medvetenhet om hållbar mobilitet. Under de senaste 12 månaderna har tillväxten av laddbara fordon ökat med 36 procent, vilket pekar på en snabb övergång till mer hållbara transportalternativ.

Vi bedömer att det här kommer att innebära en ökad säkerhet och ett förändrat beteende, där man är mer försiktig från början när man kör sin A-traktor, moped eller mopedbil.

ANDREAS CARLSON (KD), INFRASTRUKTURMINISTER

Ett eldrivet fordon besiktas – men någon särskild kontroll av de delar och komponenter som är unika för ett laddbart fordon är inte föreskriven även om viss utrustning täcks av dagens kontrollprogram. Konsekvenserna av detta vet vi ännu inte fullt ut. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap följer utvecklingen och samlar in data kring framför allt brand i laddbara fordon. Om ett elfordon brinner bildas liknande gaser som vid en konventionell bilbrand, men skillnaden är att där också finns ett batteri som kan bidra till branden

och gaserna.

Gasen från batteribrand är betydligt farligare än de gaser som bildas vid brand i en vanlig bil.

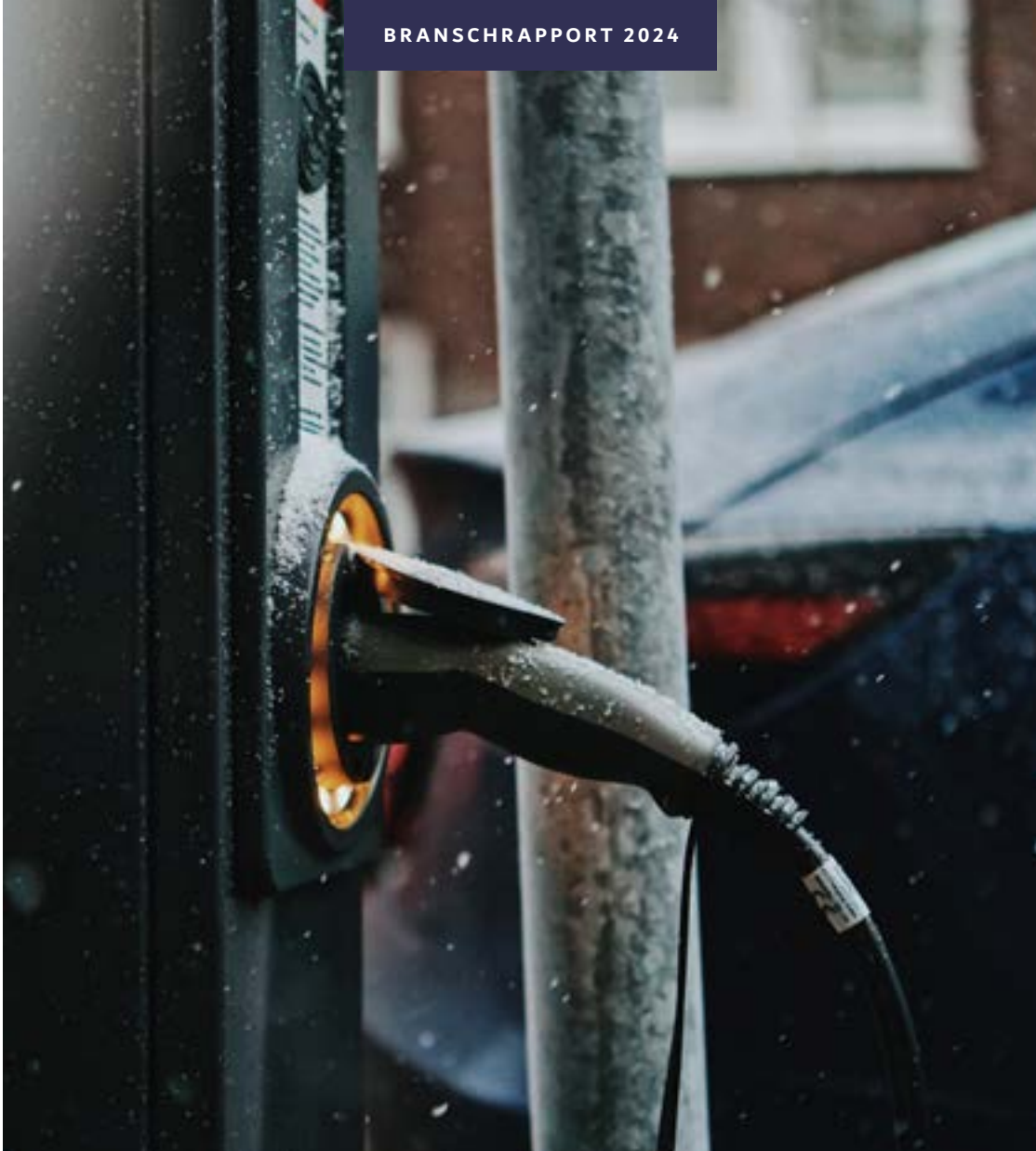
Myndigheten konstaterar att

det är ovanligt med bränder i personbilar som drivs av el eller är hybrider. Mellan 2018 och 2020 har 171 bränder eller tillbud i el-transportmedel eller laddningsanläggningar identifierats. Flera forskare gör dock bedömningen att det behövs mer data för att med säkerhet slå fast att risken är mindre för elbilar.

Med en mer specifik och precis kontroll av komponenterna i en elbil är förhoppningen att kontrollbesiktningen även verkar förebyggande av brand i elbilar. Fordonsbesiktningsbranschen har, på Transportstyrelsens begäran, skickat in detaljerade förslag på hur föreskrifterna skulle kunna förändras för att möjliggöra bättre kontroll av elbilar. Trots detta har det inte heller här skett några förändringar på området.

Låt oss inspireras av hur Norge besiktigar sina elbilar

Besiktning, eller så kallad EU-kontroll, för elbilar i Norge inkluderar många av de kontrollpunkter som för fordon med förbränningsmotorer. Det finns dock några specifika aspekter och kontroller som är unika för elbilar på grund av att de är just elektriska.



Här är några av de specifika punkterna som kontrolleras vid besiktning av elbilar i Norge:

1. Batteriets tillstånd: EU-kontrollen inkluderar en granskning av elbilens batteri. Detta omfattar att kontrollera om batteriet är skadat, har läckage eller om det finns andra tecken på problem.

2. Högsämningskomponenter: Besiktningen granskar högsämningskomponenter som kablar och kontaktorer för att se till att de är i gott skick och inte utgör någon fara.

3. Laddsystem: Laddningskabeln och laddningsanslutningen granskas för eventuella skador eller slitage.

4. Isolering: Det är viktigt att se till att högsämningskomponenter är ordentligt isolerade för att förhindra risker för elektriska stötar eller kortslutningar.

5. Elbilens elektriska system: Kontroll av elbilens elektriska system, inklusive ljus, blinkers, instrumentbräda och andra elektroniska komponenter.

6. Säkerhetsåtgärder: Besiktningen kontrollerar om säkerhetsåtgärder som relaterar till högsämningsystemet är på plats och fungerar korrekt för att undvika olyckor.

7. Brandsäkerhet: Kontroller för att säkerställa att fordonet är utrustat med nödvändig brandsäkerhetsutrustning, såsom brandsläckare och räddningsinstruktioner vid olyckor som involverar elbilen.

Även om dessa specifika kontroller finns för elbilar, omfattar EU-kontrollen också de vanliga kontrollerna som gäller för alla fordon, såsom bromsar, styrning, hjulupphängning, däck, ljus och andra säkerhetsrelaterade aspekter. Detta säkerställer att elbilar, precis som fordon med förbränningsmotorer, uppfyller trafiksäkerhets- och miljöstandarder. Besiktningen är avsedd att säkerställa att elbilar är säkra och miljövänliga att använda på vägarna.

Regelverk för vätagasdrivna fordon saknas

På samma sätt som med elfordon saknas regelutveckling när det gäller kontroll av vätagasdrivna fordon. En vätagasbil, eller så kallad bränslecellsbil, är en elbil som tankas med vätagas istället för att laddas från elnätet. En bränslecell omvandlar vätagasen till el som driver en elmotor. Flera lastbilstillverkare arbetar med att utveckla lastbilar med bränsleceller. Tittar man på räckvidd nämns allt från 60 till 100 mil på full tank.

Vätagas kan också användas som bränsle i en vanlig förbränningsmotor. En fördel jämfört med traditionella bränslen som bensin är att vätagasen mest ger vattenånga vid förbränningen, ingen koldioxid. Andra avgaser som kväveoxider kan dock uppstå, på samma sätt som i en bensin- eller dieselbil.

Vätagastekniken går snabbt framåt eftersom man hoppas att det kan bidra till den gröna omställningen av transportsektorn. Det innebär att utrollningen kan komma att gå fort när tekniken väl är kommersiellt mogen. Det är viktigt att regelverken utvecklas i takt med tekniken och inte hämmar innovation. Att säkerställa att besiktningsregelverket uppdateras och är redo för vätagastekniken är en liten, men viktig pusselbit i detta.

Tekniken i autonoma fordon måste kontrolleras

Autonoma fordon, det vill säga fordon som är självkörande, fortsätter att vara under utveckling

och även om vi är långt ifrån att ha helt förarlösa bilar på vägarna, pågår ständiga teknikframsteg inom fordonsindustrin till att skapa en allt mer automatiserad körning.

SAE International (Society of Automotive Engineers) publicerade 2014 ett klassificeringssystem för de sex olika nivåerna av autonomi, uppdaterat 2016 och 2018. Systemet, med titeln "Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles," graderar varje nivå baserat på förarens krav på ingripande och uppmärksamhet vid användning av autonom körteknik. Dessa nivåer blir allt mer relevanta i diskussioner om autonom körfunktion i bilar. Det finns sex autonominivåer i klassificeringssystemet, från nivå 0 till nivå 5, där nivå 0 innebär att fordonet inte har några självkörande funktioner alls.

De allra flesta bilarna på vägarna idag tillhör nivå 1, det vill säga har system som gör det möjligt för bilen och föraren att dela kontrollen över fordonet, exempelvis en adaptiv farthållare eller parkeringshjälp. Nivå 5 innebär bilar som är helt autonoma och inte kräver någon som helst mänsklig interaktion.

Ju mer vi förlitar oss på tekniska system, desto mer borde vi försäkra oss om att de tekniska systemen är felfria. Vid självkörning ökar kraven radikalt på förtroende för tekniken. Biltillverkarna borde därmed välkomna en oberoende kontroll av de tekniska systemen för att öka förtroendet och därmed marknaden.



Hallå där där David Josefsson

Hallå där, David Josefsson (M), riksdagsledamot från Göteborg. Du har skrivit en motion om behovet av en strategi för autonoma fordon, varför då?

– Som riksdagsledamot söker jag alltid inspel till hur jag i min roll kan vara med och bidra till samhällsutveckling, och i kontakter med personer som arbetar med utveckling av autonoma fordon, insåg jag behovet av en svensk strategi kring detta. De jag har varit i kontakt med efterfrågar strategiskt tänk om vad som gäller för testning av dessa fordon, och i förlängningen kring vad som ska gälla i appliceringen av tekniken.

Idag upplevs regelverket utformat utifrån befintlig fordonsflottas struktur, vilket gör att det är svårt för exempelvis tillståndsgivande myndigheter

att ge tillstånd och sätta upp ramar för hur testverksamheten kring nya autonoma fordon ska se ut eller hur laddinfrastrukturen ska byggas ut.

Svenska företag ligger långt framme i teknikutvecklingen, men i och med att regelverk och förutsättningar för tester är oklara och det saknas en tydlig svensk strategi för framförallt autonoma fordon riskerar Sverige bli utkonkurrerat av andra som erbjuder ett tydligare och mer flexibelt regelverk.

Ur ett samhällsperspektiv är frågan också viktig, så att inte testningen och tillämpningen av autonoma fordon skapar ett problem i trafiken och för samhället i övrigt, såsom det gjort i exempelvis San Francisco.

Vilka möjligheter ser du med autonoma fordon i framtiden?

– Jag är teknikoptimist och tror att vi kommer ha många autonoma fordon i framtiden, samtidigt som jag inser att tekniken under lång tid framöver kommer appliceras i väldigt specifika situationer



Ur ett samhällsperspektiv är frågan också viktig, så att inte testningen och tillämpningen av autonoma fordon skapar ett problem i trafiken och för samhället i övrigt, såsom det gjort i exempelvis San Francisco.

och med specifika syften, med start framförallt för godsflöden. Möjligheterna med automatiserade

fordon och transporter är enorma och fördelarna är många, både utifrån ett hållbarhetsperspektiv

med mindre utsläpp, för energioptimering och för att skapa effektivare trafikflöden. Att slippa den mänskliga faktorn är i många trafiksammanhang också en fördel, både utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och för att bristen på yrkesförare blir allt större.

I förhållande till besiktning, hur ser du på besiktning av autonoma fordon i framtiden?

– Det är en jättespännande fråga. Jag tror att besiktningens bransch står inför en stor omställning i takt med att teknikutvecklingen går framåt. Förändringen är redan på väg med allt mer elbilar, där behoven och kraven är annorlunda än från en omodern bensinbil som nuvarande regelverk är uppbyggt kring. Vilken information måste fordonen samla, lämna ifrån sig, vem är mottagare och vilka krav ska finnas på att agera på den informationen? Det är sådant som behöver kunna besvaras i framtiden.

Fordonsbesiktningens branschens arbete mot brottslighet ger resultat

BESIKTNING ÄR MYNDIGHETSUTÖVNING och det är därför extremt viktigt att besiktningen utförs opartiskt och utan otillbörlig påverkan. Det innebär att den person som utför besiktning av fordon ska vara fri från yttre påverkan, ha rätt kompetens och vara certifierad för sin uppgift. Att besiktningen sker opartiskt är avgörande för att samhället ska kunna lita på resultatet av besiktningen. Det ska vara en självklarhet för konsumenten att fordonsbesiktningen går rätt till.

Generellt sett är branschen förskonad från oegentligheter tack vare strikta regler för ackreditering och personlig certifiering för besiktningspersonal. Kraven säkerställer att alla företag och individer inom besiktningens bransch upprätthåller en viss standard, även om det inte utgör en absolut garanti mot fusk och brott.

De senaste åren har ett fåtal fall av mutbrott inom fordonsbesiktningen upptäckts, där besiktningstekniker har tagit emot pengar för att godkänna bilar som de inte har sett i verkligheten. Drivkraften handlar om att vissa fordonsägare inte vill behöva betala för att laga defekta bilar som de ska sälja, eller för att omregistrera bilar så att de blir billigare i skatt.

Fordonsbesiktningens bransch har nolltolerans när det gäller kriminell verksamhet. Sedan några år tillbaka samarbetar medlemsföretagen i Fordonsbesiktningens bransch för att försvåra och förhindra brottslighet som berör besiktning. Under 2023 har även ett fördjupat samarbete med Polisen och Transportstyrelsen inletts i syfte att försvåra för kriminella.

Ett av Fordonsbesiktningens branschens medlemsföretag som har drabbats är Besikta Bilprovning. När Besikta upptäckte avvikelser som inte kunde förklaras av naturliga orsaker, larmades polisen. När ett brott upptäckts samarbetar medlemsföretagen fullt ut med polisen för att kunna lagföra de ansvariga individerna.

-Vi jobbar mycket intensivt, alla medlemsföretag, med att förebygga och komma tillrätta med det här. Det är oerhört viktigt för oss och därför extra glädjande att våra tips och anmälningar har

lett till åtal och att personerna har dömts. Det är också ett kvitto på att våra interna kontrollrutiner ger resultat, säger Magnus Moberg, Teknisk Direktör på Besikta Bilprovning och styrelseledamot i Fordonsbesiktningens bransch.

Ett antal övergripande exempel på rutiner som Fordonsbesiktningens bransch infört är:

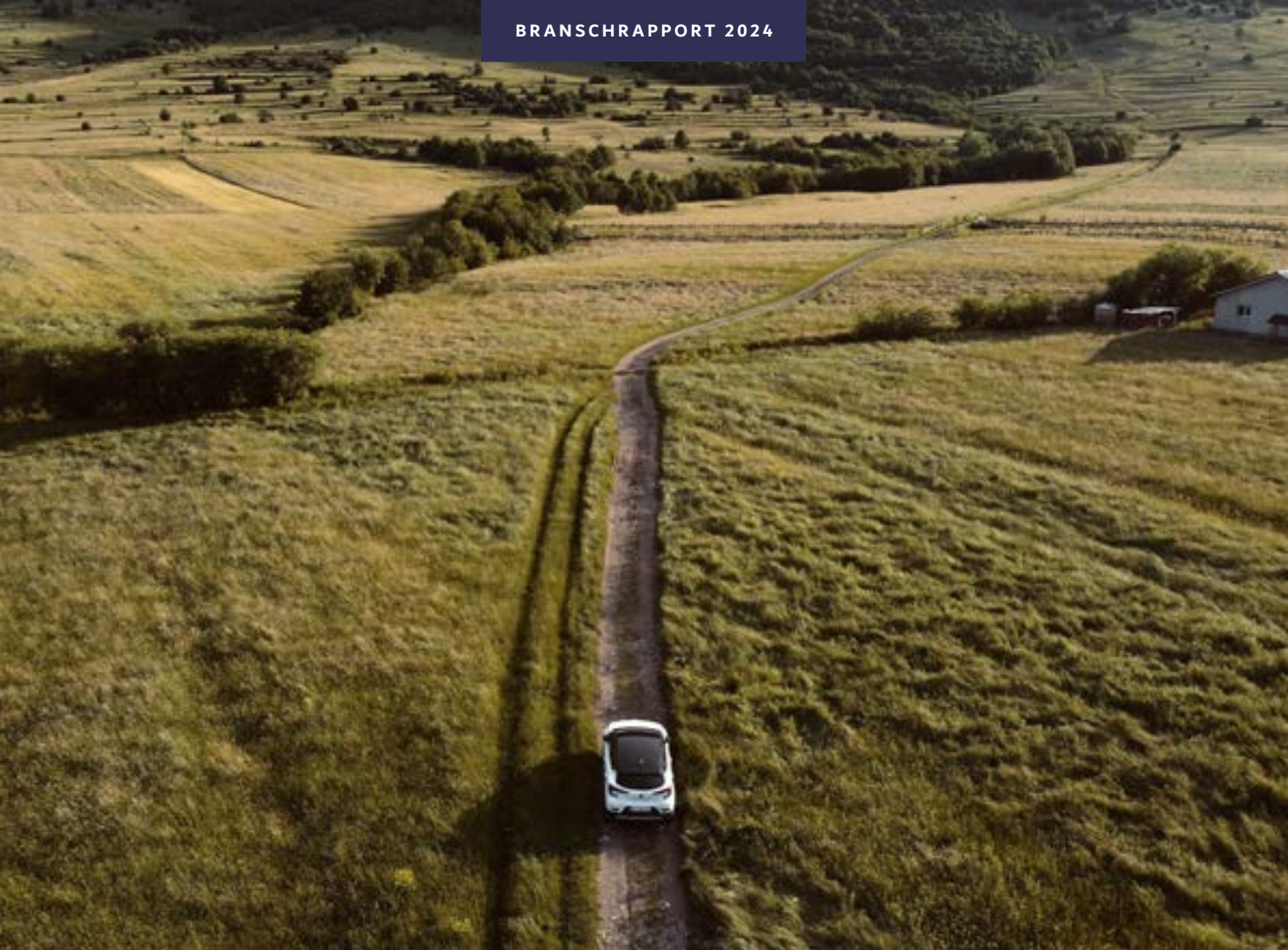
- Brott polisanmäls alltid.
- Besiktningens företag har satt upp visselblåsarfunktioner för att anonymt kunna tipsa om oegentligheter.
- Kontinuerliga interna utbildningsinsatser för att säkerställa att teknikerna är medvetna om myndighetsutövningens ansvar och gränser.
- Rutiner för att ta foton vid besiktning, som bevis på att fordonet varit på plats.
- Stickprov av besiktningstider.
- Införande av automatiserade kvalitetsuppföljningsmetoder där avvikelser mot det normala kan upptäckas och analyseras.

Fällande domar för mutbrott 2023

De fall som besiktningens bransch tillsammans med Polisen hanterat har rört sig om mutbrott där personer dömts för att ha betalat och tagit emot pengar för att få fordon godkända vid kontrollbesiktningar. Besiktningstekniker omfattas av ansvarsbestämmelserna i brottsbalken om tagande av muta. Det betyder att en tekniker inte får acceptera löften om, ta emot eller kräva en otillbörlig förmån som syftar till att påverka utfallet av besiktningen.

Det är den nationella anti-korruptionsgruppen på Nationella Operativa Avdelningen (NOA) på Polismyndigheten som samarbetar med Fordonsbesiktningens bransch för att stoppa mutor i samband med besiktningar.

– Samarbetet med Fordonsbesiktningens bransch är ett mycket bra exempel på effektivt brottsförebyggande där branschen tar ansvar för



att vidta åtgärder baserat på vår input från den Nationella Anti-korruptionsgruppens arbete i utredning av dessa brott. Tillsammans kan vi stoppa falska besiktningar och fall av korruption, säger Thomas Palmberg, polis och strategiskt ansvarig för det korruptionsförebyggande arbetet vid NOA.

Under 2023 har också rättegångar genomförts och samtliga har lett till fällande domar.

– Det är mycket bra att alla personer, både de som tagit emot och gett mutor, åtalas och faktiskt döms. Vi hoppas från branschens sida att det verkar avskräckande för andra som går i liknande tankar att genomföra kriminella aktiviteter, säger Magnus Moberg.

Att både Polisen och branschen prioriterar arbetet med att upptäcka och motverka denna typ av kriminalitet bidrar till att fler fall upptäcks och går till åtal och slutligen fällande dom. Fordonsbesiktningens bransch ser positivt på att det systematiska arbetet ger resultat och att insatserna för att bistå Polisen med underlag till

brotsutredningarna bidrar till att åtal kan väckas. I takt med att fler antal mutbrott upptäckts meddelade Transportstyrelsen i april 2023 att man avser skärpa sitt tillsynsarbete gällande brottslig verksamhet. Fordonsbesiktningens bransch välkomnar detta och efterfrågar en systematisering av Transportstyrelsens tillsynsarbete.

– Vi skulle behöva en tydlig process kring hur och när vi som besiktningens företag ska informera och involvera Transportstyrelsen när vi upptäcker någonting otillbörligt. Just nu vet vi heller inte riktigt vem som agerar på vad, Transportstyrelsen eller besiktningens organen, vad gäller olika aktiviteter kopplat till sådana händelser. Det krävs tydliga riktlinjer för att samarbetet mellan Transportstyrelsen och besiktningens organen ska bli så effektivt och verkningsfullt som möjligt, men generellt är vi mycket positiva till att Transportstyrelsen vill engagera sig i den här viktiga frågan och hjälpa oss att försvåra och förhindra fler brott, säger Magnus Moberg.

Fulbesiktningar – bedrägerier på nätet

En annan typ av oegentlighet är bedrägerier som framför allt genomförs på nätet och i sociala medier. Ofta handlar det om att en kriminell aktör skapar konton i sociala medier eller hemsidor som ska efterlikna något av besiktningsföretagen och försöker lura fordonsägare att betala in pengar i förväg för besiktning. Fenomenet kallas för "fulbesiktning".

I vissa fall är det tydligt att det handlar om att betala för att kringgå den obligatoriska besiktningen. Brottdär båda parter är medvetna om att det som sker inte är tillåtet är svåra att upptäcka eftersom de som "drabbas" inte är särskilt benägna att polisanmäla brottet när de inser att de blivit lurade.

I andra fall kan gärningspersonen försöka lura fordonsägaren genom att utgesig för att vara en medarbetare hos ett ackrediterat besiktningsföretag. Till skillnad mot mutor sker dessa bedrägerier utan någon koppling till enskilda besiktningstekniker. Gärningspersonen arbetar alltså inte på ett besiktningsföretag och kan därför inte utföra några falska eller felaktiga besiktningar och kan inte heller registrera falska uppgifter i vägtrafikregistret.

Personerna bakom bedrägerierna kan också vara knutna till organiserad brottslighet, varnar Polisen.

– Bedrägerier på nätet är en växande intäktskälla för kriminella och förmodligen är det organiserad brottslighet som ligger bakom många av de "erbjudanden" som cirkulerar på sociala medier, säger Thomas Palmberg, polis och strategiskt ansvarig för korruptionsförebyggande arbetet vid Nationella Anti-korruptionsgruppen (NOA).

När kunder eller anställda tipsar om sådan verksamhet vidarebefordrar alltid Fordonsbesiktningsbranschens medlemsföretag informationen till Polisen.

Tips för att göra rätt för sig:

- Tänk på att en kontrollbesiktning alltid sker på plats på en besiktningsstation. Det bästa är därför att du själv eller någon du litar på bokar en tid och tar bilen till stationen.
- Du kan inte på något sätt lagligen betala dig förbi den faktiska kontrollen av fordonet.
- Tacka aldrig ja om någon approacherar dig personligen eller genom nätet och föreslår att du ska betala pengar för att kontrollbesiktningen ska gå igenom utan att du tar bilen till en besiktningsstation.
- Ta en skärmbild av och anmäl sedan uppenbart oseriösa konton på sociala medier till det aktuella sociala medieföretaget.
- Om ett enskilt, riktigt, besiktningsföretag används i bedragarnas material, kontakta gärna det aktuella företaget.
- Polisanmäl snarast alla bedrägeriförsök och uppmaningar till brott, även i de fall du är osäker på om det är ett brott eller inte. Polisen är bäst på att avgöra vad som faller utanför lagens ramar! Polisanmälan kan göras enkelt genom onlineformulär på Polisens hemsida.





Sveriges fordonspark blir allt äldre

ENLIGT TRAFIKANALYS har de senaste tre åren präglats av utmaningar för fordonssektorn, inklusive påverkan från coronapandemin och konflikten i Ukraina. Denna påverkan har resulterat i en relativt låg nivå av nyregistrerade fordon. Prognoserna för det kommande året antyder att den låga trenden kommer att fortsätta, speciellt för lätta fordon. Trots dessa utmaningar förväntas sedan en gradvis ökning av nyregistreringar fram till 2026. Prognoser pekar också på att andelen laddbara fordon i trafik kommer att nå 21 procent år 2026, varav över hälften förväntas vara elbilar.

Under 2023 registrerades drygt 298 000 personbilar, vilket är en minskning med 0,4 procent jämfört föregående år, detta enligt Trafikanalys. Denna minskning kan ha sin förklaring i flera olika aspekter, till exempel det allmänna ekonomiska läget, kronkursen samt avskaffandet av klimatbonusen för elbilar. Laddbara personbilar

dominerar fortfarande nyregistreringarna, där ungefär 37 procent utgörs av elbilar och cirka 20 procent av laddhybrider.

För 2022 var den genomsnittliga åldern på en personbil 11 år, vilket är en ökning med 1,8 år sedan år 2000. Eftersom antalet nyregistrerade fordon fortsätter att minska i relation till det totala antalet personbilar i trafik, som legat relativt konstant runt fem miljoner sedan 2020, så kan man dra slutsatsen att åldern på den svenska personfordonsflottan förmodligen ökade ytterligare under 2023. De fordon som är i trafik är alltså generellt sett äldre än tidigare och denna trend tycks fortsätta under 2024.

Sammanfattningsvis blir den svenska fordonsflottan allt äldre, vilket understryker kontrollbesiktningens roll för att säkra trafiksäkerheten och miljöpåverkan, detta eftersom äldre bilar i regel brister oftare än nyttillverkade bilar.

Fordonsbesiktningensbranschens policyförslag

Det finns mer att göra inom besiktningområdet. Vi har historiskt gått före på många områden men halkar nu efter resten av EU. Att andra går före visar samtidigt att det är fullt möjligt även för Sverige – EU:s lagar och regler förhindrar inte mer ambitiösa åtgärder

- Nuvarande regler och föreskrifter bör ses över och göras tekniskt aktuella för att möjliggöra effektiv och relevant kontroll av fordonens autonoma system.
- Särskilda kontrollpunkter för laddbara fordon bör omgående införas.
- Föreskrifterna bör uppdateras så att befintliga säkerhetssystem som till exempel antisladd och bältespåminnare omfattas av besiktningen.
- Se över besiktningssystemet för att möjliggöra än mer effektiv kontroll av tunga fordon.
- Se över om mopedbilar och mopeder också bör omfattas av kontrollbesiktning.
- Den nu gällande besiktningensfrekvensen för personbilar och tunga fordon behöver ligga kvar.
- A-traktorregelverket behöver uppdateras med fokus på ökad trafiksäkerhet och bättre möjligheter att stävja manipulerad hastighet.
- A-traktorer bör kontrollbesiktigas oftare.
- Transportstyrelsens besiktningföreskrifter bör omgående justeras så att miljökraven som ställs vid besiktning skärps. Ambitionen bör vara att ligga i topp inom EU snarare än i botten.
- Sverige bör så snart som möjligt införa nya förfinade mätmetoder för skadliga partiklar och ämnen i avgaserna för att bättre upptäcka skadade och manipulerade fordon. Förändringarna bör gälla alla fordon med partikelfilter och andra avgasrenande system.
- Manipulering av avgasrening bör kriminaliseras i linje med Transportstyrelsens förslag.
- Reglerna i EU:s besiktningsspaket behöver moderniseras vad gäller mätmetoder för emissioner och minimigränsvärden för tillåtna utsläpp behöver skärpas.
- Det nya besiktningsspaketet behöver innefatta kontroll av el- och vätgasdrivna fordon.
- Det nya EU-regelverket behöver möjliggöra att moderna säkerhetssystem kontrolleras på ett meningsfullt sätt. Reglerna bör vara teknikneutrala så att även nya, ännu ej kommersialiserade system, kan inkluderas i framtiden.
- EU behöver ta höjd för ökad användning av autonoma fordon.
- Elektronisk och digital övervakning och kontroll av fordon är ett viktigt komplement till kontrollbesiktning – men får inte ersätta oberoende kontroll med fasta intervaller.
- Ny EU-lagstiftning behöver fortsatt utgå från att det är oberoende kontrollanter som ska kontrollera fordonen.
- Fordonsbesiktningensbranschen vill se en ökad harmonisering inom EU, dock med fortsatt möjlighet till högre ambitioner hos respektive land.

Källförteckning

I arbetet med att ta fram Fordonsbesiktningsbranschens branschrapport har bland annat följande underlag och material använts, utöver intervjuer samt statistik från Vägtrafikregistret och besiktningsorganen.

Förutsättningar för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning som kan förbättra luftkvaliteten,

Transportstyrelsen 2023, TSG 2022-1737

Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019

IVL Svenska Naturvårdsverket,
www.ivl.se/english/ivl/publications/publications/quantification-of-population-exposure-to-no2-pm10-and-pm2.5-and-estimated-health-impacts-2019.html, (hämtad 2023)

Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023 Tema: Partiklar

Naturvårdsverket

Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare,

Transportstyrelsen 2022, TSG 2021-3376

Olyckor med dödlig utgång, tung lastbil inblandad, år 2018

Transportföretagen 2019 05 17,
www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/ba/190520_dodsolyckor-med-tung-lastbil-2018.pdf?ts=8d8483bbdf2c700, (hämtad 2023)

VTI, Fler insatser krävs för färre olyckor,

www.vti.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2023-11-20-a-traktorer-fler-insatser-behovs-for-farreo-lyckor (hämtad 2023)



**Unga förare i A-traktorer och mopedbilar
– påverkan på trafiksäkerheten**

VTI 023

Vägtrafikens luftföroreningar,

trafikverket.se (hämtad 2023)

Elbilsstatistik.se,

(hämtad 2023)

**Trafikanalys sammanställning om Sveriges
fordonsflotta,**

www.trafa.se/vagtrafik/fordon (hämtad jan 2024)

**Transportstyrelsens sammanställning
utifrån uppgifter i Strada om döda och
skadade i trafiken under 2023**

**Kronraset tömmer Sverige på fina bilar
– exporten chockökar**

Car up

www.carup.se/exporten-skenar-sa-tommer-kronra-set-sverige-pa-fina-bilar/#google_vignette

(hämtad 2023)

**Regeringen: Prövotid för A-traktorer
och mopedbilar**

Mest Motor

<https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20231026/regeringen-provotid-for-a-traktor-och-mopedbil/> (hämtad 2023)

Rapport om fordonsbesiktningmarknaden 2022,

Transportstyrelsen, Oktober 2023, TSV 2023–1987



Summary

The Swedish Association for Motor Vehicle Inspection continuously inspects vehicles' compliance with road safety and environmental requirements, as mandated by the Swedish authorities. By regular inspection of motor vehicles, carried out by independent inspection companies, we can ensure that vehicles maintain high road safety levels and environmental standards. However, the current regulation is flawed and needs updating:

- Vehicles which emit too many harmful substances and particles risk passing the inspection due to tolerant emission threshold levels.
- Vehicles with deficiencies in road safety systems, functions and construction risk passing inspections due to the regulations not being up to date with contemporary vehicle design and functions.
- Electrical cars are not being tested and controlled in a proper manner.
- There is no regulation covering autonomous and connected vehicles.

Sweden has a proud history of developing safe vehicles and has, for a long time, been at the forefront in tackling climate and environmental issues, as well as establishing effective road safety measures. By rectifying the flaws in the current regulations, and thereby increasing our possibility to detect faulty vehicles, thousands of lives could potentially be saved each year by reduced traffic fatalities and deaths from air pollution.

FBB

Fordonsbesiktningsbranschen