

BRANSCHRAPPORT

2023



FBB

Fordonsbesiktningsbranschen

Tryckort

BrandFactory Farsta

Tryckår

2023

Innehållsförteckning

Ordförande har ordet	5
Sveriges nya infrastrukturminister vill se förändringar	6
Oberoende fordonsbesiktning i Sverige	8
Oberoende – ett krav för att säkerställa opartisk bedömning	8
Reglerad verksamhet med tillsyn	10
Teknikutvecklingen i besiktningensbranschen skulle gå snabbare med moderna regler	12
Branschen efter omregleringen	13
Ny aktör ska återuppta mobil besiktning i sju norrlandskommuner	16
Prisutvecklingen efter omregleringen	17
Förändringar av regelverken är på gång	20
EU:s nya besiktningsspaket på plats tidigast 2028	21
Områden som kan bli del av nya EU-regler	23
Krafttag mot fusk, manipulering och brottslighet	24
Skärpta rutiner mot mutbrott har lett till åtal och domar	24
Varning för falska ”besiktningar”	27
Fusk och manipulering – ett hot mot trafiksäkerheten och miljön	28
Skärpningar att vänta gällande A-traktorer för att minska olycksrisken.....	28
Lucka i lagen täpps igen – fusk med avgasreningen kan bli straffbart	30
Försök med partikelräkning visar på god effekt	32
Mer måste göras för att minska luftföroeningarna	34
Sverige fortsatt långt efter i miljökontrollen – men förändringar kan vara på gång	36
Fortfarande långt till Nollvisionen	40
Tunga fordon används på ett annat sätt	42
Flygande inspektion: ett viktigt komplement till kontrollbesiktning	44
Fortfarande ingen specifik kontroll av elbilar	46
Riksrevisionens granskning av Transportstyrelsen ger viktiga pusselbitar till varför regelutvecklingen går långsamt	46
Fordonsbesiktningensbranschens policyförslag	48
Källförteckning	50

Ordförande har ordet

UNDER 2022 omkom 220 personer i vägtrafikolyckor. Det är samma nivå som 2019 och en liten ökning från pandemiåren 2020 och 2021. Sverige har stannat av på vägen mot nollvisionen. Mer svårberäknade än olyckor är skadorna på vår hälsa av fordonsavgaser. Forskare menar att nära 7 000 svenskar dör för tidigt av luftföroreningar som till hälften kommer från vägtrafiken. Kontrasten vad gäller åtgärder är förstås slående.

De allra flesta i samhället och bland politiska beslutsfattare instämmer i vikten av att trafiksäkerhet löpande förbättras och att utsläpp som påverkar människors hälsa ska minimeras. I förra årets branschrapport hade samtliga partier bra idéer på förbättringsåtgärder, vilket lovar gott men vi är samtidigt otåliga. Efter många år av varningar från oss som utför besiktning och andra har ytterligare ett år gått utan väsentligen skärpt kontroll av utsläpp och trafiksäkerhet.

Myndigheter är självstyrande, men politiken har ändå ansvar för utfallet. Vill politiken säkerställa att trafiksäkerhet och miljö kontrolleras på bästa sätt så går det naturligtvis. Andra EU-länder visar att det är fullt möjligt att ställa skarpare krav. Vi hoppas och tror på fördjupad insikt och därmed ny handlingskraft från våra nya folkvalda i riksdag och regering. I den här rapporten kan du läsa om våra kommentarer och förhoppningar efter Transportstyrelsens färskaste rapport om skärpt miljökontroll.

För ett år sedan krävdes det att riksdagen samlade sig i en bred majoritet och uppmanade regeringen att agera i frågan om Sveriges slappa miljökontroll innan något hände. På morgonen samma dag som riksdagen skulle rösta om ett tillkännagivande meddelade regeringen att ansvarig myndighet fick uppdrag att utreda förutsättningarna för skärpt miljökontroll.

Nu har Transportstyrelsen redovisat uppdraget, till den nya infrastrukturministern, med en rad förslag på området som faktiskt kan leda till verkliga förbättringar. Det finns även ett stort behov av nya åtgärder för att upptäcka och motverka manipulering av avgasrening, en källa till förhöjda utsläpp av farliga ämnen och partiklar. Transportstyrelsen vill kriminalisera sådan manipulation,

vilket är helt rätt. För att upptäcka manipulering krävs nya metoder, vilka går hand i hand med behovet av skärpt generell miljökontroll. Åtgärder ser också ut att vara på gång när det gäller att motverka manipulering av A-traktorer.

Nu är det upp till bevis för Transportstyrelsen att genomföra det man föreslagit och det är upp till bevis för den nya infrastrukturministern Andreas Carlson att se till att det faktiskt blir av, tillsammans med andra nödvändiga reformer kopplat till besiktning. Du kan läsa mer på nästa sida om vad infrastrukturministern har för prioriteringar.

Samtidigt maler kvarnarna i Bryssel för att uppdatera besiktningspaketet – som våra nationella besiktningsregler utgår från – i ljuset av snabb fordonsteknisk utveckling. Det är viktigt att nya EU-direktiv är ambitiösa, tillåter teknikutveckling och sätter skarpa krav på fordonens kvalitet under hela deras livstid samt att detta ska kontrolleras av oberoende professionella aktörer. Men det bästa får inte bli det godas fiende. Sverige kan och bör göra nödvändiga skärpningar av besiktningsreglerna även i väntan på nya EU-regler.

Årets branschrapport fokuserar på vår kärnuppgift – att genomföra samhällsuppdraget om oberoende och opartisk kontroll av fordon för att se till att de är trafiksäkra och inte släpper ut för mycket avgaser. I det sammanhanget beskrivs vad Polisen och vi i branschen gör för att komma till rätta med fall av fusk, manipulation och bedragare som erbjuder att kringgå besiktning. Om detaljerna om arbetet för att upptäcka fusk och oegentligheter verkar sparsmakade så är det helt riktigt – vi vill helt enkelt inte berätta för mindre nogräknade individer om alla åtgärder för att upptäcka brott och felaktigheter.



Tord Fornander





Sveriges nya infrastrukturminister vill se förändringar

Foto: Nimmi Andersson/Regeringskansliet

SVERIGE HAR EN NY REGERING OCH MED DET EN NY INFRASTRUKTURMINISTER

Andreas Carlson är journalist i botten och har lång erfarenhet från olika roller inom Kristdemokraterna, bland annat från riksdagen där han blev ledamot 2010 och var gruppleddare mellan 2015 och 2022. Han ansvarar nu för frågor så som investeringar och underhåll av väg och järnväg, sjöfartens och flygets utveckling, bostadsbyggande och inte minst trafiksäkerhet. Att Nollvisionen är ett viktigt verktyg som bidragit till att Sverige framgångsrikt kunnat minska antalet dödsolyckor är tydligt. Men även **nykterheten på vägarna spelar en stor roll, enligt ministern:**

– Jag vill lyfta fram behovet av att komma åt onykterheten på våra vägar. Förra året beslutade

regeringen att Trafikverket ska få dela ut bidrag för att etablera anläggningar för nykterhetskontroll i bland annat hamnar eller andra ställen i anslutning till allmän trafik. Fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet handlar om att upprätthålla säkerheten på vägarna. Kontrollbesiktningens roll för att säkerställa att fordon är säkra under hela sin livslängd är ett exempel på detta, enligt ministern.

– Kontrollbesiktningen är viktig. Ibland när vi pratar om trafiksäkerhet är fokus på alla nya och tillkommande insatser. Men minst lika viktigt är alla de insatser som görs för att upprätthålla den säkerhet som vi redan investerat i, säger ministern.

En grundbult för att kunna genomföra besiktning är att besiktningsorganen är oberoende och kan utföra opartisk kontroll av fordonen. I denna rapport tar FBB upp problematiken med brottslighet och oegentligheter som skadar förtroendet för opartisk besiktning och som utgör en allvarlig trafiksäkerhets- och miljörisk. Andreas Carlson ser allvarligt på att det förekommit mutor inom besiktningsverksamheten och lyfter fram att kraven i grunden är tydliga:

– Det finns tydliga krav på besiktningsföretag och enskilda besiktningstekniker för att de ska få verka på den svenska marknaden. När det fallerar är det viktigt att misstankar om brott utreds och brott beivras.

Carlson vill också betona att Transportstyrelsens roll är central genom uppdraget att utöva tillsyn och därigenom se till att besiktningsföretagen arbetar för att förhindra oegentligheter.

Myndigheten stärker just nu sitt arbete med tillsyn på besiktningsområdet.

Samtidigt arbetar branschen aktivt tillsammans med Polisen (läs mer om det på sida 24) för att upptäcka och förebygga kriminellt beteende och nu leder det arbetet till åtal och domar, vilket är viktigt enligt ministern.

– För att stävja fusk och mutor har branschen själv en viktig roll för att säkerställa arbetssätt och arbetsvillkor som minskar risken för den typen av händelser. Det som krävs är att oegentligheter och lagbrott leder till polisanmälan och lagföring, eftersom det signalerar att det här är frågor som tas på allvar.

Apropå fusk så har förekomsten av manipulerade A-traktorer varit ett gissel de senaste åren och lett till allvarliga olyckor. Just nu analyseras de remissvar som inkommit på Transportstyrelsens promemoria om skärpta regler för ökad trafiksäkerhet för A-traktorer och regeringen arbetar skyndsamt med att bereda de förslag som har lagts fram.

– Det är viktigt att det blir säkrare att åka A-traktor och jag kan konstatera att det finns ett brett stöd bland remissinstanserna för att genomföra förändringar, säger Andreas Carlson.

Regelutveckling ser ut att vara på gång även på andra områden, till exempel avseende miljökontroll. Infrastrukturministern menar att det är viktigt att luftföroreningarna från trafiken begränsas så långt det går, genom effektiva insatser, och efterlyser moderna mätmetoder.

I mitten av februari redovisade Transportstyrelsen regeringsuppdraget där de analyserat vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten. I redovisningen, som vi går igenom mer detaljerat senare i denna rapport, konstaterar myndigheten att miljökontrollen som görs vid kontrollbesiktningen idag till stor del är anpassad till äldre fordon med betydligt sämre miljöprestanda än moderna fordon. Regeringen har nu redovisningen på sitt bord och avser återkomma i frågan.

– Dagens fordon har höga utsläppskrav och myndighetens redovisning visar på behovet av att regelverk och kontrollmetoder hänger med i den teknikutveckling som pågår.

Att regelverken utvecklas i takt med tekniska framsteg är en central fråga. Den nu pågående översynen av EU:s besiktningspaket är en del i detta, där har Sverige bland annat bett EU-kommissionen att särskilt utvärdera frågan om besiktning av elbilar. Men det kommer ta lång tid innan ett reviderat besiktningsdirektiv är på plats. **Andreas Carlson betonar att det redan finns krav på att hålla regelverken uppdaterade:**

– Transportstyrelsen har ett tydligt uppdrag att utveckla regelverk på transportområdet vid behov, inklusive på besiktningsområdet. Här är det viktigt att branschen, myndigheter och intresseorganisationer för en löpande dialog om hur behoven ser ut.

Andreas Carlson Infrastrukturminister

Ålder: 36 år

Bakgrund/Utbildning: Journalist

Har arbetat som: Pressekreterare i Europaparlamentet

Bor: Solna och Mullsjö

Kör: Toyota Avensis

Är den besiktigad? Ja

Oberoende fordonsbesiktning i Sverige

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

Besiktning är en omfattande verksamhet som berör alla fordonsägare i Sverige. I stort sett alla fordon behöver genomgå kontrollbesiktning med olika intervall beroende på fordonslag. Årligen genomför våra medlemsföretag sammanlagt cirka 6 miljoner besiktningar. En personbil behöver besiktas var 14:e månad. En tung lastbil eller buss har en helt annan användningslogik än en personbil med fem gånger längre årliga körsträckor och större belastning och förslitning på konstruktionen. Därför besiktas tunga fordon årligen för att säkerställa att de inte förslitits på ett sådant sätt att det hotar trafiksäkerheten och miljön.

Det är viktigt med regelbunden fordonsbesiktning för att säkerställa att fordonen som används på vägarna uppfyller de lagstadgade kraven och inte utgör en fara för föraren, passagerarna eller andra trafikanter. Genom besiktningen kan man också identifiera eventuella problem med fordonet i ett tidigt skede. För fordonsägaren är det också en fördel att brister hittas och åtgärdas i tid innan ett allvarigare haveri inträffar, för att slippa kostsamma reparationer. Löpande fordonsbesiktning är därför en viktig del av att säkerställa en hög säkerhets- och miljöstandard för fordon på vägarna.

Det är framför allt förslitningen som sker när ett fordon är i trafik som gör det nödvändigt med regelbunden besiktning. Moderna fordon blir allt mer avancerade och bättre ur ett säkerhets- och miljöperspektiv men trots det kan skador och problem uppstå i viktiga system och delar som en följd av användningen av fordonet. Därför krävs regelbunden kontroll.

Oberoende – ett krav för att säkerställa opartisk bedömning

För att besiktningen ska ske på ett professionellt och opartiskt sätt finns ett tydligt regelsystem som ska säkerställa tillräcklig kompetens, relevant innehåll i besiktningen och oberoende från motstående intressen. Eftersom besiktning sker på en konkurrensutsatt marknad med fri etableringsrätt är det helt nödvändigt att skilja på rollerna mellan de som kontrollerar fordon och de som exempelvis tillverkar, reparerar eller använder fordon i affärsverksamhet.

Risken för jäv skulle bli stor om ett besiktningföretag också fick reparera eller utföra service på de fordon man kontrollerade. En sådan situation hade skapat starka incitament för företaget att underkänna fordon som inte borde underkännas, för att få fler kunder till reparation och service. På samma sätt hade det skapats osunda incitament om ett åkeri eller en bussoperatör fick lov att besikta sina egna fordon: drivkraften att godkänna de egna fordonen för att slippa kostsamma reparationer hade helt enkelt blivit stor.

För att säkerställa att fordonsägaren och samhället får en opartisk bedömning av fordonet är det därför strikt förbjudet i lag för besiktningföretag 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 samt reparation. Oberoendekravet är en förutsättning för en fungerande fordonsbesiktning.

Om oberoendekravet avskaffas skulle lagstiftaren genom en mycket stor och kostsam kontrollapparat behöva säkerställa att missbruk och jäv inte förekommer. Dagens system omöjliggör sådana jävssituationer och kräver klart mindre kontroll och tillsyn än en avreglerad marknad, även om tillsyn naturligtvis ska ske även i dagsläget för att säkerställa att alla ackrediterade besiktningorgan sköter sig.



Bilprovingen

Tekniker





Reglerad verksamhet med tillsyn

Det heter ibland att fordonsbesiktningen i Sverige är avreglerad. Den omreglering som beslutades om 2009 gällde utförandet av besiktning där fri konkurrens nu råder för ackrediterade aktörer – i alla andra delar är besiktningsverksamheten mer reglerad idag än den var under den statliga monopoltiden.

Besiktningsföretag måste numera vara ackrediterade för att få bedriva verksamhet i Sverige. Ackrediteringen utfärdas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, **Swedac**. De som arbetar som besiktningstekniker och besiktningsingenjörer behöver personliga certifikat för att få verka, dessa certifikat ska förnyas löpande. Det är också Swedac som genomför regelbunden tillsyn för att säkerställa att alla aktörer löpande uppfyller de krav som ställs.

DEKRA återfick ackrediteringen under 2022

I förra årets branschrapport berättade vi att Swedac i slutet av 2021 beslutade att dra tillbaka ackrediteringen för DEKRA Automotive på grund av anmärkningar i den årliga tillsynen. I februari 2022 återfick DEKRA sin ackreditering och är sedan dess verksamma på den svenska besiktningsmarknaden och är återigen medlemmar i Fordonsbesiktningsbranschen.



TRANSPORTSTYRELSEN är föreskrivande myndighet vilket innebär att man tar fram och beslutar om föreskrifter på besiktningsområdet, som bland annat styr vad en besiktningstekniker ska kontrollera under en besiktning, vilka metoder och utrustning som ska användas och vilka gränsvärden som ska gälla för olika mätningar. De svenska föreskrifterna utgår från fordonslagen, fordonsförordningen samt EU-direktiv på området,

som slår fast miniminivåer för vilka kontroller som ska ske, hur ofta besiktning ska genomföras och vilken kompetens och utrustning besiktningsorgan och tekniker ska ha som lägstanivå. Under monopoltiden skedde mycket av regelutvecklingen direkt hos Bilprovningen. Transportstyrelsen ansvarar också för marknadsövervakning, vilket innebär tillsyn av marknadsförutsättningar och tillgänglighet.

Sammanfattningsvis innebär detta att besiktningsverksamheten är tydligt reglerad med hårda krav på kompetens, lämplighet, oberoende och innehåll i besiktningen

Snabba fakta om besiktningens branschen

- Cirka 6,18 miljoner besiktningar genomfördes under 2022.
- Besiktningens organen utför registrerings-, lämplighets- och kontrollbesiktning, provning för enskilt godkännande och mopedbesiktning.
- Den vanligaste besiktningens formen 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 2022 utfärdades drygt 11 000 körförbud vid kontrollbesiktning eller efterkontroll. Det motsvarar cirka 900 per månad.
- I Sverige är besiktningen konkurrensutsatt sedan 2010. Sedan omregleringen har antalet stationer ökat från 186 till 586 stationer. Mellan 2021 och 2022 har 18 stationer tillkommit.
- Idag arbetar drygt 2 000 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 besiktningens organ får utföra fordonsbesiktning i fri konkurrens. I grunden är dock besiktningen ett strikt reglerat samhällsuppdrag.
- Fordonsbesiktningens branschens medlemmar 2022: Bilprovningen, Opus Bilprovning, Besikta, Carspect, DEKRA Automotive AB och Ystads Bilbesiktning. Sammanlagt utför de över 99 procent av besiktningarna i Sverige.

Teknikutvecklingen i besiktningens branschen skulle gå snabbare med moderna regler

Fordonsbesiktningens branschens medlemmar har både förmåga och vilja att utveckla sina metoder och investera i ny teknik för mer effektiv kontrollverksamhet. Eftersom det är mycket tydligt reglerat vad ett besiktningens företag ska göra inom ramen för en kontrollbesiktning, vilket är bra och helt nödvändigt, så finns dock ett relativt litet utrymme för teknikutveckling. Den strikt reglerade verksamheten försvårar helt enkelt någon vidare metod- och teknikutveckling, om inte föreskrivande myndighet löpande uppdaterar och moderniserar gällande föreskrifter i takt med att fordonen utvecklas.

En fordonsägare ska kunna veta att bedömningen av dennes fordon inte kommer skilja sig åt beroende på vilket besiktningens företag som utför

besiktningen. Utfallet av kontrollbesiktningen ska inte vara beroende av företagets kontrollmetoder eller utrustning eller skilja sig mellan olika utförare. Besiktningens företagen kan därför inte heller införa egna metoder och kontroller.

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

Fordonsbesiktningens branschen har i flera år efterlyst uppdateringar av regelverket för att möjliggöra effektiv kontroll av avgasrening, moderna komponenter och system i fordon och elbilar. Några sådana uppdateringar har dock ännu inte skett. Om regelverken uppdateras för att möjliggöra kontroll av moderna system och komponenter kommer naturligtvis teknik- och metodutveckling följa.

Branschen efter omregleringen

Sedan omregleringen 2010 har antalet besiktningstationer ökat med över 200 procent. Två tredjedelar av de lokala arbetsmarknadsregionerna har fått fler stationer och verksamma besiktningföretag sedan omregleringen. Detta enligt Riksrevisionens granskning (2021) av omregleringen av besiktningmarknaden. Tillgängligheten till besiktning har alltså ökat markant de senaste 10 åren, både gällande minskat avstånd till närmsta station och hur öppettiderna ser ut.

Trots att det skett en tydlig och kraftig tillgänglighetsförbättring sedan omregleringen låter det ibland i debatten som att omregleringen lett till sämre tillgänglighet till besiktning i glesbygden. Det stämmer att en stor del av ökningen av stationer skett i områden där många människor bor, men tillgängligheten har generellt sett inte försämrats i glesare delar av Sverige. Snarare har det blivit fler stationer även i glesbygd och inga delar av landet har fått färre stationer sedan omregleringen.





97%

ENLIGT TRANSPORTSTYRELSENS GLESBYGDSUTREDNING som publicerades i januari 2021 har medelavståndet till närmsta besiktningsstation minskat, från 14 kilometer innan omregleringen till knappt 11 kilometer år 2019.

ÖVER 97 % AV FORDONSÄGARNA har nu 2,5 mil eller kortare avstånd till närmsta besiktningsstation – motsvarande siffra 2010 var knappt 95 %.



I GLESA LANDSBYGDSKOMMUNER har medelavståndet till närmsta station också minskat: 2010 var avståndet drygt 19 kilometer medan motsvarande siffra 2019 var drygt 15 kilometer.

I MYCKET GLESA KOMMUNER är avståndet oförändrat omkring 26 kilometer.



Det har ibland varit svårt att boka tid på vissa stationer under 2021 och 2022

Fordonsbesiktningsbranschen har i tidigare rapporter berättat om att 550 000 fordonsägare valde att utnyttja möjligheten att skjuta upp besiktning med sju månader efter ett beslut som regeringen fattade under pandemin med stöd av den så kallade Omnibusförordningen från EU. Detta ledde till att stora volymer av besiktningar försköts framåt i tiden vilket än i dag påverkar branschen. Förskjutningen av volymer har på en övergripande nivå kunnat hanteras av besiktningsföretagen men eftersom besiktningsintervallet är rullande så biter sig volymökningen fast under lång tid.

I vissa fall har volymförskjutningen lett till försämrad tillgänglighet till besiktning då bokningstrycket på enskilda stationer blivit orimligt högt, särskilt när sådan volymökning sammanfallit med tillfällen då många tekniker är lediga. Under 2022 sammanföll ökade volymer med sommarsemestrar vilket orsakade lokala svårigheter att boka besiktningstid.

Under 2022 var dessutom cirka 9000 fordonsägare påverkade av att Bilprovningens mobila besiktningsstationer som ambulerat i sju kommuner i norra Sverige avvecklades från 2021. Situationen innebar att de som tidigare besiktat sina lätta fordon på mobil station fick ta sig till en fast station. I kombination med att stora besiktningsvolymer behövde hanteras samtidigt innebar det att bokningstrycket på vissa stationer blev högt och att det blev svårt att hitta lediga tider.



Ny aktör ska återuppta mobil besiktning i sju norrandkommuner

När Bilprovningens avvecklingsbeslut blev känt under 2020 inledde en annan besiktningssaktör, Opus Bilprovning, en process för att starta upp mobil verksamhet i de orter som tidigare haft ambulering besiktning. Produktionen och leveransen av den mobila stationen blev försenad

på grund av orsaker kopplat till coronapandemin, till exempel brist på vissa komponenter.

Stationen anlände till Sverige i november 2022 och genomgick då slutmontering av utrustning, mätsäkerhetstester och tillsyn för att bland annat kunna ackrediteras av Swedac. Under våren 2023 börjar den mobila stationen rulla ut på vägarna och kommer täcka in det område som tidigare hade mobil besiktning.

Prisutvecklingen efter omregleringen

Besiktningens pris 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. Görs bokningen med god framförhållning blir priset ofta lägre än bokningar som sker med kort varsel eller när fordonsägaren utnyttjar drive-in hos besiktningföretagen. 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.

Ett av syftena med omregleringen 2010 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.

Uppenbarligen uppskattar många fordonsägare möjligheten att snabbt få tid för besiktning när man önskar, även om detta innebär att man får betala ett något högre pris. Det är vanligt att boka sin besiktning kort inpå. 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 varierar förmodligen över året och 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. Att många värderar flexibilitet högre

än lägsta pris påverkar också det genomsnittliga priset för besiktning som bland annat Transportstyrelsen rapporterar i sin marknadsövervakning.

Om man vill finns dock goda möjligheter att hitta lägre priser, dels tack vare konkurrensen på marknaden och dels för att det går att ta reda på sista datum för nästa besiktning och att det därmed är fullt möjligt att lång tid i förväg boka in en tid.

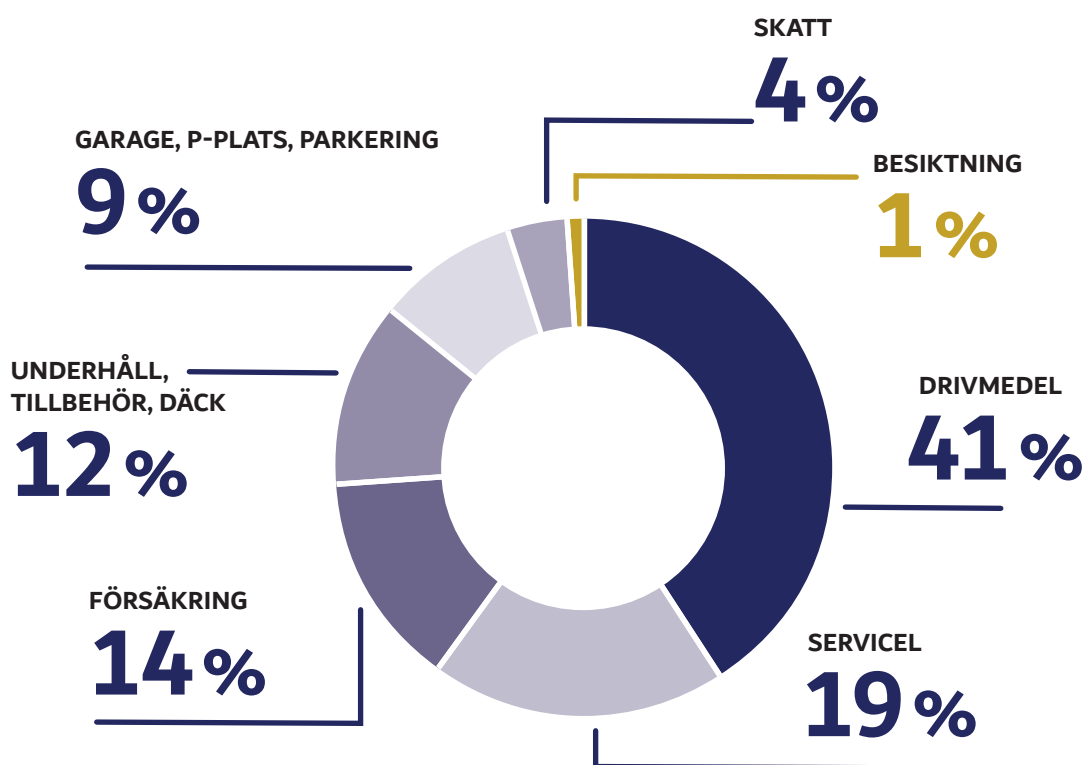
Riksrevisionen påpekade i sin granskning av besiktningens omregleringen att priset på kontrollbesiktning ökat jämfört med före konkurrensutställningen. Jämförelsen med besiktningens pris innan omregleringen är dock ganska missvisande. Det pris som då gällde var en enhetlig avgift som bestämdes politiskt. 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 2010, då fri prissättning infördes i samband med omregleringen. Det tidigare priset var helt enkelt ett artificiellt pris som innebar att staten i slutändan bar risken för underskott i verksamheten.

Priset för besiktning ska också ställas i relation till den service man får för pengarna, det vill säga att få bilen kontrollerad för att upptäcka allvarliga brister som kan äventyra trafiksäkerheten, den egna säkerheten eller leda till att ens fordon släpper ut stora mängder farliga ämnen och partiklar. Fordonsägarna värdesätter också uppenbart flexibilitet.

Inte minst ska priset för besiktning relateras till den totala kostnaden att äga bil. I en sådan jämförelse framgår att besiktningens pris utgör drygt 1 procent av den årliga kostnaden att äga en Volvo V70 från 2015. Fördelat per månad kostar besiktning knappt 40 kronor. Det ska noteras att ränta och amortering på eventuella billån samt värdeminskning på bilen inte är inräknat i detta exempel.

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

KOSTNADEN ATT ÄGA BIL



Drivmedel 14 400 per år, räknat på årlig körsträcka om 1200 mil (genomsnittet i Sverige) och förbrukning 0,6 l/mil (blandad körning Volvo V70 2015 bensin enligt tillverkaren) och bensinpris på 20 kr/l. Skatt 1500 per år (exklusive eventuell trängselskatt). Service och reparation 6500 per år. Underhåll, tillbehör, däck 4000 per år (uppskattning från Swedbank). Försäkring 5000 per år. Garage, p-plats, parkering 3000 per år. Besiktningkostnad 500 kr var 14:e månad. (500/14) *12 ger ungefärlig årlig kostnad på 428 kr, avrundat uppåt till 450 kr per år.

Självklart vill fordonsägare betala en rimlig peng för besiktning. Det exakta priset bestäms av de enskilda företagen och prissättning sker i konkurrens med övriga aktörer. Fordonsbesiktningens branschen varken kan eller får lov att diskutera den exakta prissättningen på marknaden. Vi kan däremot konstatera att fordonsägare betalar en skälig summa för att få säkerheten och miljöprestandan i sin bil kontrollerad av professionella och oberoende besiktningstekniker och att fordonsägarens kostnad för detta är mycket liten i relation till övriga utgifter som följer

med att äga och köra bil. Genom besiktning kan fordonsägaren undvika dyrare reparationer genom tips från en besiktningstekniker eller genom att mindre fel som annars kunde slutat med ett stort och dyrt haveri upptäcks och därmed kan åtgärdas i tid. Däremot skulle vi vilja att innehållet i besiktningen blir än mer relevant så att fordonsägarna får ännu mer valuta för pengarna, och för att det ska vara möjligt behöver viktiga regelverk kopplat till kontroll av säkerhets- och miljöprestanda uppdateras. Mer om det i kommande avsnitt.

GES NYA
OVNING
GET





**Förändringar av
regelverken är på gång**



EU:s nya besiktningpaket på plats tidigast 2028

Som med mycket annat är det EU som sätter ramarna för hur besiktning ska gå till i Sverige. Det så kallade besiktningpaketet, bestående av ett antal direktiv och förordningar, antogs 2014. Paketet har inneburit en ökad harmonisering mellan medlemsstater och höjt lägstanivån i EU för periodisk provning av motorfordon, som besiktning kallas på EU-språk.

Just nu pågår en process där paketet ses över och omarbetas. Syftet med processen är att den ska mynna ut i ny EU-lagstiftning som är moderniserad och tar höjd för teknikutvecklingen på fordonsområdet. Det är viktigt att nya EU-direktiv är ambitiösa och sätter skarpa krav på uppföljning av fordonens kvalitet under hela deras livstid samt

att detta ska kontrolleras av oberoende professionella aktörer.

Även om arbetet med uppdaterade EU-regler pågår så är det viktigt att svenska moderniseringsprocesser inte stannar av i väntan på det omarbetade besiktningpaketet. Processen kan nämligen ta lång tid. Det nuvarande paketet antogs i maj 2014. Lagstiftningsförslaget från EU-kommissionen lades fram långt tidigare – i juli 2012. Bara processen att förändra, bearbeta och sedan anta direktiven tog alltså två år. Kommissionens förslag hade också föregåtts av en beredningsprocess, där lagförslag skrevs fram och konsultationer och inhämtning av synpunkter genomfördes.

När besiktningsspaketet väl var antaget så innebär det inte heller att de nya reglerna började gälla automatiskt: medlemsstaterna fick fram till maj 2017 på sig att uppdatera sina nationella regelverk för att överensstämma med EU:s direktiv, ändringar som skulle börja gälla senast i maj 2018. Än i dag finns det dock medlemsstater som inte fullt ut implementerat EU:s besiktningsspaket.

Sammantaget tog alltså den förra processen minst sex år från förslag från EU-kommissionen till att reglerna faktiskt började gälla ute i medlemsstaterna. Den nuvarande revideringen är fortfarande i beredningsfasen. Arbetsgrupper inom EU-kommissionen ser över behov och tänkbara uppdateringar. Ett skarpt förslag från kommissionen förväntas läggas fram under det första kvartalet i år. Processen följer sedan det ordinarie lagstiftningsförfarandet i EU, som förenklat innebär att lagförslaget processas av Europaparlamentet och Ministerrådet på var sitt håll och att dessa sedan ska bli eniga om ett slutligt, konsoliderat förslag. Denna process har ingen deadline.

Ett skarpt förslag från kommissionen förväntas läggas fram under det första kvartalet i år

Fordonsbesiktningssbranschen bidrar, tillsammans med Transportstyrelsen, i det svenska förberedelsearbetet för det uppdaterade besiktningsspaketet.

Vi har bland annat bistått myndigheten med underlag och inspel. Samtidigt är det dock mycket viktigt att påpeka att det inte är särskilt klokt att avvakta med nödvändiga regeländringar i Sverige i väntan på att EU-processen ska gå i mål. Transportstyrelsen bedömer själva att det tar fem till sex år från förslag till faktiskt införande. Nya EU-regler skulle i sådana fall kunna vara på plats och verksamma först tidigast år 2028.

Andra EU-länder har redan infört partikelräkning, skärpta gränsvärden vid miljökontroll, specifik elbilsbesiktning och gjort andra skärpningar som Sverige valt att inte göra. De mycket stora hälsoproblem som trafikens luftföroreningar skapar är argument nog – varje år som dagens regelverk ligger kvar är ett förlorat år för människors liv och hälsa. Det finns alltså ingen anledning att Sverige ska vara bakåtsträvande i besiktningssfrågorna. Mycket går att göra inom ramen för det nuvarande direktivet.

Flera andra relevanta processer pågår i EU, bland annat ett förslag till nytt luftkvalitetsdirektiv nyligen lagts fram och även ett förslag om förordning om nya tekniska krav på nästa miljöklass för fordon (Euro7). I februari 2023 enades Europaparlamentet om att förbjuda nyförsäljning av lätta fossildrivna fordon från 2035. Utöver det förhandlas förslaget om en ny förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR) där bland annat elektrifiering och utbyggd vätgasinfrastruktur finns med. Många av dessa områden sätter fingret på åt vilket håll EU är på väg: skarpare klimatmål, fler elbilar och skärpta utsläpps- och luftkrav.

Områden som kan bli del av nya EU-regler

CTI – autonoma fordon som övervakar sig själva

Continuous Technical Inspection är en benämning på ständigt pågående övervakning och kontroll av autonoma, uppkopplade fordon, som görs av fordonstillverkaren och bilens eget system. CTI behövs för att fordonet eller tillverkaren ska veta om något är fel i bilen och på så sätt säkerställa att ägaren är medveten om detta och åtgärdar det. Till viss mån finns redan system med denna funktionalitet i dagens fordon, men helt autonoma fordon kommer kräva en mycket mer omfattande löpande kontroll, från såväl tillverkaren som av oberoende kontrollorgan.

FBB tycker att autonoma fordon precis som andra fordon borde genomgå obligatorisk besiktning i fasta intervaller. Precis som för alla andra fordon behövs oberoende kontroll – som inte ligger i händerna på fordonstillverkaren. Brister som upptäcks genom CTI skulle däremot kunna ge upphov till att det självstyrande fordonet kallas till besiktning tidigare, om fel har indikerats.

ePTI – elektronisk besiktning

Electronic Periodic Technical Inspection är en elektronisk avläsning av bilens system enligt ett särskilt kontrollprogram, som kan genomföras i samband med kontrollbesiktning eller fristående från besiktningen. FBB menar att det är viktigt att använda elektronisk utläsning som ett komplement till den fysiska kontrollen av fordonet. Fel som indikeras i ePTI mellan besiktningstillfällena bör samtidigt kunna leda till att ett fordons besiktningintervall tillfälligt förtätas, men tekniska förutsättningar för detta behöver utredas

Avancerad avgas- och partikelmätning

Vi kan förvänta oss att det nya direktivet innehåller paragrafer som krävställer eller möjliggör avancerad avgas- och partikelmätning. Sådan teknik finns redan i dag (se sida 32) och tekniken möjliggör mycket noggrann kontroll av utsläppen. Det finns ingen anledning för Sverige att invänta nya EU-regler innan man inför mer avancerade metoder.

Ökat fokus på el- och vätgasdrivna fordon

Det kommande EU-direktivet kommer förmodligen innefatta specifika krav på kontroll av eldrivna och vätgasdrivna fordon. I dagsläget omfattas inte direktivet av några specifika krav eller regler kopplat till sådana fordon, men det är ändå fritt fram för medlemsstaterna att införa specifika kontroller av till exempel elfordon. Vi kan förvänta oss att EU vill harmonisera medlemsstaternas regler för bland annat elbilsbesiktning i kommande direktiv.

En stridsfråga: Tillgången till data

Dagens fordon samlar in och ger upphov till stora mängder data. Dessutom sitter fordonstillverkarna på uppgifter om specifika fordon och dess egenskaper – data som kan behövas vid besiktningen. Försök har gjorts från EU att tvinga fordonstillverkare att tillgängliggöra fordonsdata för att möjliggöra bättre kontrollbesiktning – men nuvarande lagstiftning har inte fungerat i praktiken. Genom att ha exklusiv tillgång till uppgifter om fordonen kan tillverkaren välja vilka som får tillgång och styra till exempel service till sina egna märkesverkstäder.

Datamängden i fordonen, och värdet av den, lär inte minska med tiden. Vi kan därför förvänta oss att framtida EU-lagstiftning på ett tydligare sätt kommer försöka tillgängliggöra och nyttiggöra fordonsdata, exempelvis i samband med kontrollbesiktningen.



Krafttag mot fusk, manipulering och brottslighet

Besiktningensmarknaden och trafiken är inte förskonad från brottslighet och manipulering som försämrar trafiksäkerhet och miljön. I detta avsnitt går vi igenom några olika typer av brott, fusk och manipulation som besiktningensbranschen ibland stöter på och vad som görs för att förebygga, upptäcka och stoppa sådan verksamhet.

Branschen har en nollvision avseende oegentligheter. Man ska kunna lita på att utfallet av en besiktning är korrekt och att bedömningen har gjorts på ett opartiskt sätt. Därför är det mycket viktigt att uppdaga och lagföra brottsliga beteenden som skadar förtroendet för besiktningensverksamheten. Det är också viktigt att förebygga manipulation och brott, då dessa inte sällan innebär att trafiksäkerheten försämras vilket riskerar leda till skada för andra trafikanter. Fordonsbesiktningensbranschens medlemmar arbetar därför systematiskt med att identifiera avvikelser som kan indikera att oegentligheter pågår. I de fall där brott uppdagas samarbetar medlemsföretaget fullt ut med Polisen för att kunna lagföra ansvariga personer.

Det ska i sammanhanget sägas att branschen är relativt förskonad från oegentligheter, mycket tack vare de strikta reglerna för ackreditering och personlig certifiering för besiktningsteknikerna. Dessa krav säkerställer att alla bolag och personer som verkar inom besiktningensbranschen håller en viss nivå, även om det inte är en garanti mot fusk och brott.

Skärpta rutiner mot mutbrott har lett till åtal och domar

Besiktning är myndighetsutövning och det är därför extremt viktigt att besiktningen utförs opartiskt och utan otillbörlig påverkan. 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.

Under hösten 2022 dömdes tio personer i Göteborgs tingsrätt för givande och tagande av muta till kännbara bötesbelopp, något som förhoppningsvis avskräcker från framtida försök att manipulera besiktningensutfallet. Fallet handlade om att ett antal privatpersoner betalat en enskild besiktningstekniker för att registrera falska uppgifter i vägtrafikregistret om att deras fordon klarat besiktningen, trots att bilen aldrig genomgått en kontroll. Fler fall är under utredning och i februari väcktes åtal mot en besiktningstekniker i nordvästra Skåne samt ett antal personer som ska ha betalat mutor till denne.

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

Att både Polisen och branschen prioriterar arbetet med att upptäcka och motverka denna typ av kriminalitet bidrar sannolikt till att fler fall upptäcks och går till åtal och slutligen fällande dom



Hej Stefan Erkenstj, chef f6r Nationella anti-korruptionsgruppen p6 Nationella Operativa Avdelningen (NOA), Polismyndigheten

Ni har utrett ett 6rende d6r ett antal personer betalat och tagit emot pengar f6r att f6 fordon godk6nda p6 kontrollbesiktningen och i slutet av 2022 f6lldes tio personer i G6teborgs tingsr6tt f6r givande och tagande av muta. Hur ser du p6 domen?

– Domen 6r viktig och visar att samh6llet ser allvarligt p6 den h6r sortens brottslighet. M6nga t6nker nog inte p6 att det 6r ett mutbrott n6r man betalat f6r att f6 sin bil godk6nd. Vi har andra p6g6ende utredningar av liknande karakt6r. V6r f6rhopning 6r att f6 en brottsf6rebyggande effekt av att uppm6rksamma denna och eventuella kommande domar kopplade till fordonsbesiktning.

Hur har samverkan fungerat med besiktningsf6retagen under utredningens g6ng?

– V6r upplevelse 6r att besiktningsf6retag, precis som i det h6r fallet, tar detta p6 stort allvar och f6rs6ker anpassa sina system och arbetss6tt f6r att f6rhindra att liknande saker h6nder i framtiden. Samarbetet har fungerat mycket bra.

Efter att mutbrotten uppdagades har ni genomf6rt en brottsf6rebyggande insats med besiktningsf6retagen g6llande detta omr6de. Vad best6r den i?

– Vi f6r genom kontinuerlig utv6rdering en unik bild av vilka riskfaktorer som 6r s6rskilt viktiga att jobba med f6r besiktningsbranschen. Vi har delgett v6r erfarenheter genom f6rel6sningar till Fordonsbesiktningensbranschen samt f6r Swedac och Transportstyrelsen. F6rhopningen 6r att detta tillsammans med branschens eget arbete leder till s6krare arbets-s6tt och rutiner som f6rhindrar liknande brottslighet.

Att besiktningen sker opartiskt 6r av yttersta vikt f6r att samh6llet ska kunna lita p6 resultatet av besiktningen. Alla former av otillb6rlig p6verkan beh6ver motverkas, enligt FBB. Utifr6n din erfarenhet, vad ytterligare kan g6ras f6r att f6rebygga, uppt6cka och lagf6ra den h6r typen av brott?

– Nationella anti-korruptionsgruppen arbetar med utredning av kriminaliserad korruption, men

v6r erfarenhet 6r att 6ven annan otillb6rlig p6verkan i stora delar f6rebyggs p6 samma s6tt. En riskfaktor som vi identifierat 6r ensamarbete d6r samma person sk6ter bokning, mottagande, besiktning och betalning. En annan riskfaktor 6r avsaknad av system som s6kerst6ller att fordonet 6r p6 stationen vid besiktningstillfallet.

6tg6rder f6r att f6rebygga otillb6rlig p6verkan 6r extra viktigt vid ensamarbete, enligt Erkenstj:

– Man b6r g6ra en riskbed6mning och vidta l6mp-liga 6tg6rder f6r att f6rebygga otillb6rlig p6verkan. Det ska inte ses fr6mst som en kontroll av personalen utan som en s6kerhet f6r dem och st6rka deras f6rm6ga att motst6a eventuella p6verkansf6rs6k.

FBB:s arbete och rutiner

FBB:s medlemmar arbetar systematiskt med att f6rhindra otillb6rlig p6verkan. I v6r roll som oberoende kontrollanter av fordon 6r det extremt viktigt att alla som arbetar i branschen har integritet och vet vad som g6ller. Exakt vilket brottsf6rebyggande arbete som v6ra medlemmar g6r vill vi inte skylta med, men n6gra 6vergripande exempel p6 rutiner 6r:

- Brott polisanm6ls alltid
- Besiktningsf6retag har satt upp visselbl6sarfunktioner f6r att anonymt kunna tipsa om oegentligheter
- Kontinuerliga interna utbildningsinsatser f6r att s6kerst6lla att teknikerna 6r medvetna om myndighetsut6vningens ansvar och gr6nser
- Rutiner f6r att ta foton vid besiktning, som bevis p6 att fordonet varit p6 plats
- Stickprov av besiktningstider
- Inf6rande av automatiserade kvalitetsuppf6ljningsmetoder d6r avvikelser mot det normala kan uppt6ckas och analyseras



Varning för falska "besiktningar"

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 besiktningföretagen och försöker lura fordonsägare att betala in pengar i förväg för besiktning. Var därför uppmärksam på att det är en legitim hemsida du bokar tid och betalar på. På våra medlemmars hemsidor sker betalning i förväg bara när man fått en bekräftad bokad tid på en fysisk station. Är man det minsta osäker på om en hemsida är riktig så vänta med betalning för besiktningen tills den faktiskt är genomförd på en riktig besiktningstation.

I andra fall är det mer uppenbart att man betalar för att få en godkänd besiktning, utan att någon besiktning äger rum. Detta liknar

mutbrottsligheten som vi beskrev tidigare, med den skillnaden att gärningspersonen inte arbetar som besiktningstekniker och därför inte kan registrera falska uppgifter i vägtrafikregistret. Den som betalar för en sådan tjänst i tron om att man köpt sig en godkänd besiktning kommer att få körförbud på bilen när inställetiden för ordinarie besiktning löpt ut. Brott där 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.

Bedrägerier på nätet är en växande intäktskälla för kriminella organisationer och det är inte omöjligt att det är organiserad brottslighet som ligger bakom många av de "erbjudanden" som cirkulerar på sociala medier. När kunder eller anställda tipsar om sådan verksamhet vidarebefordrar våra medlemsföretag alltid informationen till Polisen.

Tips för att göra rätt för sig:

- Tänk på att en kontrollbesiktning alltid sker på plats på en besiktningstation. 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 approcherar 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 besiktningstation.
 - Ta en skärmbild av och anmäl sedan uppenbart oseriösa konton på sociala medier till det aktuella sociala medie-företaget.
 - Om ett enskilt, riktigt, besiktningföretag 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.
-

Fusk och manipulering – ett hot mot trafiksäkerheten och miljön

Utöver de beteenden som är direkt brottsliga förekommer också fusk och manipulering av fordonsutrustning och fordons programmering, vilket kan få stor negativ påverkan på trafiksäkerheten och miljön. Att upptäcka och förhindra fusk och manipulering är därför högt prioriterat för Fordonsbesiktningsbranschen. I många fall sker manipulering i en juridisk gråzon, där påverkan på fordonet inte alltid är kriminaliserat eller där bara vissa delar av

manipulationen är förbjuden. Det kan till exempel handla om att det är lagligt att sälja utrustning som används för att manipulera avgasrening, men olagligt att använda sig av samma utrustning. Fordonsbesiktningsbranschen tror generellt att det krävs regelskärpningar på området, för att minimera riskerna för farlig manipulation och fusk. Utöver det behövs tydligare information om vad som är tillåtet och inte. Ett antal åtgärder är på gång inom detta område, kopplat till A-traktorer och manipulation av avgasrening.



Skärpningar att vänta gällande A-traktorer för att minska olycksrisken

A-traktorer uppfyller ett behov av mobilitet, framför allt hos unga människor boende i glesbygd. I jämförelse med andra motorfordon som är tillåtna att framföra med körkortsbehörighet AM är A-traktorer generellt sett säkrare då de i grunden ofta är personbilar med avancerad konstruktion så som deformationszoner och säkerhetsrelaterade system. Ur ett fordonstekniskt perspektiv är en A-traktor därför i regel avsevärt mycket säkrare än fordon utan motsvarande konstruktion och system, förutsatt att systemen fungerar och är aktiverade.

En A-traktor får med dagens regelverk framföras i högst 30 km/h. Förr ordnades detta genom mekanisk förändring av bilens framdrivning och växellåda för att helt enkelt omöjliggöra att drivlinan presterade på ett sätt som tillät högre hastigheter än tillåtet. När Transportstyrelsen under 2020 medgav dispens till en A-traktor som genomfört en elektronisk spärr av hastigheten, och därefter genomförde en mycket hastig föreskriftsändring, öppnades på bredare front möjligheterna för elektroniskt hastighetsbegränsade A-traktorer. Antalet nyregistreringar och ombyggnationer av A-traktorer sköt därefter i höjden.

I samband med detta ökade också förekomsten av manipulerade traktorer där den elektroniska begränsningen på olika sätt kringgåts för att möjliggöra ökad hastighet. Detta har fått mycket tragiska konsekvenser i flera fall där barn och unga människor omkommit efter att ha krockat med förmodat eller bevisat manipulerade A-traktorer. Flera fall har rapporterats om där A-traktorer kör ifrån polis för att undvika upptäckt. Regelverket har i övrigt varit undermåligt utformat ur ett säkerhetsperspektiv, till exempel saknas det i dag krav på bältesanvändning. Antalet olyckor med A-traktorer inblandade har ökat markant de senaste åren och olycksrisken mätt i antalet olyckor per 1000 A-traktorer har ökat mer än antalet registrerade traktorer. Mot bakgrund av den allvarliga situationen fick under hösten 2021 Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att se över regelverket.

Att komma åt manipulerad hastighet och bristande bältesanvändning borde vara två av de mest kritiska punkterna där förbättring krävs. Mycket kan åstadkommas om fusk med hastigheten blir mindre vanligt förekommande. Att använda de bälten som finns, ha vinterdäck på när detta krävs och att passagerare sitter på en plats avsedd för passagerare är hygienfaktorer för säkerheten. Bättre skyltning kan vara viktigt för att undvika upphinnandelyckor och korrekt bältesanvändning minskar skaderisken när olyckor ändå sker, oavsett upphov till olyckan i fråga.

Det är även positivt att förbättra informationsgivningen och att ställa högre krav på utbildning för att öka säkerhetsmedvetandet hos de som kör a-traktorer. FBB bidrar gärna i det arbetet genom att vid besiktningstillfället informera om risker och regler.

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 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.

Bilprovningen rapporterade i slutet av januari 2023 att sju av tio A-traktorer som företaget kontrollbesiktade under 2022 hade brister, vilka ska åtgärdas snarast. Hälften av de besiktade A-traktorerna hade sådana brister som innebär krav på ombesiktning, vilket är dubbelt så många som för personbilar. Krav på ombesiktning innebär att upptäckta brister är så allvarliga att det krävs fackmannamässig bedömning av att felen avhjälpes

Förslag i Transportstyrelsen promemoria om A-traktorer:

- Krav på bältesanvändning
- Antal passagerare vid färd på väg - passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare och det får endast sitta en passagerare per sådan plats.
- Prövotid ska införas för nya körkortsinnehavare med behörighet AM
- Tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för A-traktorer för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan manipulering kan ske utan synligt ingrepp, till exempel genom plombering
- Vid färd på väg ska A-traktorer vara försedda med vinterdäck den 1 december–31 mars när vinterväglag råder
- Det bör ställas krav på att en katalysator ska finnas i A-traktorer om det fanns en sådan i ursprungsbilen.
- AM-utbildningen bör utökas med utbildning för fyrhjuliga fordon och utbildningens innehåll bör bli mer riskbaserat.
- Reglerna om LGF-skyltens befintlighet och utformning bör förtydligas genom ett beskaffenhetskrav

på ett korrekt sätt. Övriga 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 införas 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 nya regler som nu diskuteras på politisk nivå 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.

”A-traktorernas säkerhet är en jätteviktig fråga där vi måste säkerställa att fordon som unga människor färdas i har en grundläggande säkerhet, både i själva fordonet och hos föraren. När detta uppfylls ser jag också möjlighet att låta A-traktorerna ha en något högre hastighet”

ULRIKA HEIE (C) ORDFÖRANDE TRAFIKUTSKOTTET

Lucka i lagen täpps igen – fusk med avgasreningen kan bli straffbart

Transportstyrelsen fick i april 2021 i uppdrag att utreda åtgärder som begränsar möjligheten till manipulation av fordons avgasrening. Bakgrunden till uppdraget 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 av denna fråga visar att de fordon med manipulerad eller icke fungerande avgasrening i dag beräknas öka den svenska vägtrafikens utsläpp av kväveoxider upp till 14 procent för tunga lastbilar och så mycket som 150 procent för

lätta dieselfordon, en siffra som väntas öka till 200 procent år 2030. Europeiska studier visar att en personbil eller lätt lastbil har upp till 150 gånger högre utsläpp av avgaspartiklar om partikelfiltret är manipulerat eller ur funktion, jämfört med normalt fungerande filter.

Inom ramen för uppdraget genomförde teknikbolaget AVL provkörningar med en representativ personbil med vanligt förekommande manipuleringsutrustning och kom fram till att manipulerad avgasrening höjde utsläppsnivåerna av kväveoxid med 20 gånger och att nivåerna av partiklar var hisnande 2000–5000 gånger högre än med fungerande partikelfilter.

AVL kom fram till att det därför inte är orimligt att anta att utsläppen från ett enda fordon med manipulerad efterbehandling kan motsvara utsläppen från minst 20 i övrigt likvärdiga fordon när det gäller kväveoxider och flera tusen fordon när det gäller partiklar.

”Manipulation av avgasrening måste bekämpas. Luftföroreningar från transportsektorn påverkar både hälsa och miljö negativt”

EMMA NOHRÉN (MP), ORDFÖRANDE MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET

Vi återkommer strax till frågan om luftföroreningar och varför denna typ av höga utsläpp utgör ett mycket allvarligt hot mot människors hälsa.

Förslagen från Transportstyrelsen har ännu inte genomförts utan är ute på remiss fram till 1 mars 2023. Fordonsbesiktningsbranschen hoppas att regeringen därefter snabbt går fram med lagförslag i linje med promemorian.

Att kriminalisera fusk med avgasreningen kanske avskräcker vissa, men för att få full effekt krävs att det också går att upptäcka manipulerade eller trasiga avgasreningssystem. Då krävs relevanta och träffsäkra kontrollmetoder, till exempel i samband med kontrollbesiktningen. Dagens metoder och regelverk är inte anpassat till den uppgiften – därför krävs nya metoder och instrument. Det skulle enligt Transportstyrelsen förbättra förutsättningarna att hitta fordon med manipulerad avgasrening och det finns därför anledning att föreskriva om nya metoder, testinstrument och kriterier för att avgöra om ett fordon är


manipulerat. Därför föreslår Transportstyrelsen att myndigheten bemyndigas att meddela föreskrifter om detta.

Eftersom i princip samtliga fordon behöver genomgå kontinuerlig kontrollbesiktning är det ett utmärkt tillfälle att upptäcka manipulation. Åtgärder som möjliggör upptäckt av manipulerade fordon går hand i hand med åtgärder som innebär mer precis och relevant generell miljökontroll. Fordon med manipulerad eller icke fungerande avgasrening behöver kunna underkännas om förhöjda värden upptäcks vid kontrollbesiktningen. Så är inte fallet idag. Skärpta krav för miljökontroll vid besiktningen genom skarpare gränsvärden och implementering av ny teknik behövs därför. Läs mer om detta på nästa sida där vi går igenom potentialen i den nya teknik som provats på en besiktningsstation i Borås.

Utöver det behöver lagstiftning och föreskrift möjliggöra att fordon som är uppenbart manipulerade och som kraftigt överskrider värden för normala emissioner ska kunna förläggas med körförbud.

Transportstyrelsen föreslår i promemorian 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. Myndigheten föreslår också 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 för avgasreningens funktion.
-



Med nya metoder och instrument skulle förutsättningarna för att hitta fordon med manipulerad eller icke fungerande avgasrening öka

Försök med partikelräkning visar på god effekt

I förra årets rapport berättade vi om försöken som pågick på en besiktningstation i Borås med att testa ny teknik från bolaget 3DATX för att mäta bland annat partiklar och kväveoxider (NO_x), som tidigare inte kunnat mätas på exakt nivå. 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. Testerna gjordes både inne i besiktningshallen under tomgångsacceleration och vid provkörning av fordonet. Nu har resultaten från projektet kommit.

Tekniken visade sig vara mycket effektiv i att upptäcka manipulerade fordon. Särskilt tydligt var detta när det gäller partikelutsläpp. En vanlig form av manipulering är att installera utrustning

I samtliga fall där den nya tekniken upptäckte stora avvikelser i utsläpp klarade fordonet den ordinarie kontrollen som sker med dagens metoder och gränsvärden

som programmerar om bilen vid aktiv körning för att öka acceleration och fart genom att förändra bränsleinsprutning på sätt som bilens avgasreningsutrustning inte är byggd för. Vid stillastående tomgång betar sig däremot motorn precis som vanligt. Eftersom dagens mätmetod för att upptäcka förhöjda värden sker under stillastående tomgångsacceleration är det i praktiken omöjligt att upptäcka sådan manipulering. Den nya tekniken som testades i Borås kunde påvisa extrema avvikelser i partikelutsläpp under provkörning av de fordon som var manipulerade.

Eftersom studien gjordes i samband med kontrollbesiktning så genomfördes också en ordinarie miljökontroll enligt de regler och metoder som gäller i dagsläget, med ett nedslående resultat: **Inga fordon med förhöjda värden som översteg de tänkta utsläppsvärdena underkändes vid den ordinarie miljökontrollen. I samtliga fall**

då partikelräknaren upptäckte avvikelser i utsläppen, ibland extremt höga, klarade fordonen 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.

Testerna visar också att tekniken gick utmärkt att använda på alla fordon från miljöklass Euro4 och framåt, förutsatt att de har relevant avgasrening att jämföra mätvärdena mot. Eftersom den testade tekniken var effektiv i att upptäcka avvikelser kan den också bli viktig i kampen för att motverka manipulering av avgasrening.

Sammantaget visar studien att Sverige borde kunna gå vidare med moderniseringen av miljökontrollen. Detta stärks av att flertalet EU-länder redan infört krav på partikelräkning vid kontrollbesiktning.

Under 2023 kommer besiktningsorganen börja följa upp fordonens verkliga klimatutsläpp

Vägtransporter är en av de större källorna till klimatutsläpp i Sverige och Europa. Samtidigt visar tidigare skandaler att fordonstillverkare kan ha intresse av att frisera och försköna data om koldioxidutsläppen från deras fordon. Modellerna för att avgöra hur mycket koldioxid en viss bilmodell släpper ut har också kritiserats för att vara otillräckliga och ligga allt för långt ifrån de faktiska utsläppen när fordonet är i trafik. Metoderna är numera förändrade för att mer efterlikna utsläppen under verklig körning, för att på så sätt ge en mer rättvisande bild av en bilmodells koldioxidutsläpp. Under senare år har frågan om fordonens faktiska utsläpp i trafik blivit allt mer uppmärksammas och sedan 2022 finns krav från EU på att detta ska följas upp vid den återkommande kontrollbesiktningen genom utläsning från fordonets elektroniska övervakningssystem. Syftet är att EU ska kunna följa och analysera de verkliga utsläppen från fordon i trafik.

Från och med 20 maj 2023 ska besiktningsorganen i samband med kontrollbesiktning samla in och spara förbrukningsdata från fordonens OBFCM-utrustning (on-board fuel consumption meter), gällande fordon som har registrerats första gången den 1 januari 2021 eller senare. Uppgifterna ska rapporteras av Transportstyrelsen till Europeiska miljöbyrån samt EU-kommissionen.

Mer måste göras för att minska luftföroeningarna

Fusk med avgasreningen är en viktig orsak till att besiktning behövs, så att manipulerade fordon kan upptäckas. De luftföroenande utsläppen från fordon kan vara förhöjda antingen genom medvetet fusk eller på grund av skador och brister i bilen, som fordonsägaren inte är medveten om. För att upptäcka felaktiga fordon, vare sig de är manipulerade eller trasiga, krävs dock träffsäkra metoder och regelverk som medger att bristande fordon också underkänns.

Utsläpp från trafiken kan ge upphov till en rad allvarliga hälsoproblem, som på sikt orsakar sjukdom och förtida dödsfall. Varje år orsakar luftföroeningar från trafiken stor skada. De luftföroenande utsläppen från vägtrafiken beräknas enligt Trafikverket bidra till flera tusen förtida dödsfall per år i Sverige och lidande i form av besvär och ökade sjukdomsfall i hjärta, kärl och luftvägar. Hälsoproblemen orsakade av luftföroeningar från trafiken är därmed ett stort problem som kommer med en stor kostnad för samhället och för de som drabbas. Utsläppen är särskilt allvarliga för barn och personer med existerande sjukdomsbild. Att enskilda individer drabbas

på livsfarliga sätt är skäl nog att göra allt som går för att minimera de skadliga utsläppen. Skadeverkningarna från trafikens luftföroeningar har också stora samhällsekonomiska kostnader och därför är det också en fråga som berör alla skattebetalare.

Dagens fordon har olika varianter av avgasrening och miljöövervakning. Detta för att minimera skadliga utsläpp. Kraven på fordons utsläpp av både klimat- och miljöskadliga ämnen och partiklar har skärpts kontinuerligt. Till exempel finns krav på partikelfilter i fordon i utsläppsklass euro 5 (2009) och senare. Partikelfilter reducerar partikelutsläppen med upp till 99 procent.

Därför är det viktigt att samtliga fordon som är i trafik i Sverige kontrolleras så att avgasreningssystem fungerar som det är tänkt. Det är nödvändigt att en part som är oberoende från fordonstillverkaren sköter kontrollen av efterlevnaden av kraven på utsläpp, för att på så sätt upptäcka fordon som har fel och brister eller som manipulerats på sådana sätt att de släpper ut mer skadliga ämnen och partiklar än tillåtet. I det sammanhanget är besiktningsorganens roll viktig.





Foto: Elin Sävellind

En organisation som arbetar med att uppmärksamma beslutsfattare om vikten av förbättrad luftkvalitet är Astma- och Allergiförbundet.

Vi fick möjlighet att ställa några frågor till Mikaela Odemyr, som är ordförande för förbundet och arbetar aktivt med dessa frågor:

– Våra prioriterade områden är vård, luft och mat. När det gäller luft handlar det om insatser för en bättre luftkvalitet som är särskilt viktigt för utsatta grupper som barn och personer med kronisk sjukdom, exempelvis astma. Vi har tagit fram ett intressepolitiskt program och arbetar för att påverka beslutsfattare om bättre luft, bland annat när det gäller uppdatering av luftkvalitetsdirektivet miljömålet Frisk luft och det nyligen redovisade regeringsuppdraget om miljökontroll vid besiktning.

Sverige betraktas ofta som ett land med ovanligt ren luft, särskilt i jämförelse med en del andra länder i EU och världen. Men hur bra luft har vi egentligen i Sverige?

– Luftkvaliteten i Sverige har blivit bättre, men är inte så bra som man kan tro. I Sverige beräknas totalt 6800 personer dö i förtid på grund av luftföroreningar varje år och samhällskostnaderna

uppgår årligen till 168 miljarder kronor för hälsoeffekter av luftföroreningar. Ny kunskap om luftföroreningar och hälsorisker och rekommendationer från WHO visar att även låga halter föroreningar innebär hälsorisker. Det saknas en säker nivå där hälsan inte påverkas. Detta innebär att luftkvaliteten behöver bli bättre och att både gränsvärden och mål för luften behöver skärpas.

Miljökontrollen som sker vid besiktningen förändrades 2018 på sätt som innebär att vi nu har en slappare miljökontroll än de flesta andra EU-länder. Utfallet syns bland annat i statistiken: andelen fordon som underkänns av miljöskäl har minskat drastiskt. Mikaela Odemyr tyckte det var märkligt att lätta

på kraven för miljökontroll, eftersom det är mest effektivt att minska utsläppen vid källan.

– Sverige borde i stället leda både utveckling och tillämpning av EU:s regler för att skärpa kraven på utsläpp från fordon. Det är bra att skärpningar av utsläppskontrollen utretts, detta måste också snarast möjligt omsättas i handling. Däremot saknar vi förslag om skärpta gränsvärden när det gäller utsläpp från äldre fordon, säger Odemyr.

Samtidigt pågår just förberedelserna i EU-systemet för ett nytt luftkvalitetsdirektiv, som bland annat kommer styra vilka normer som gäller i Sverige. Även om förslaget till nytt direktiv innehåller förbättringar så är Odemyr inte helt nöjd.

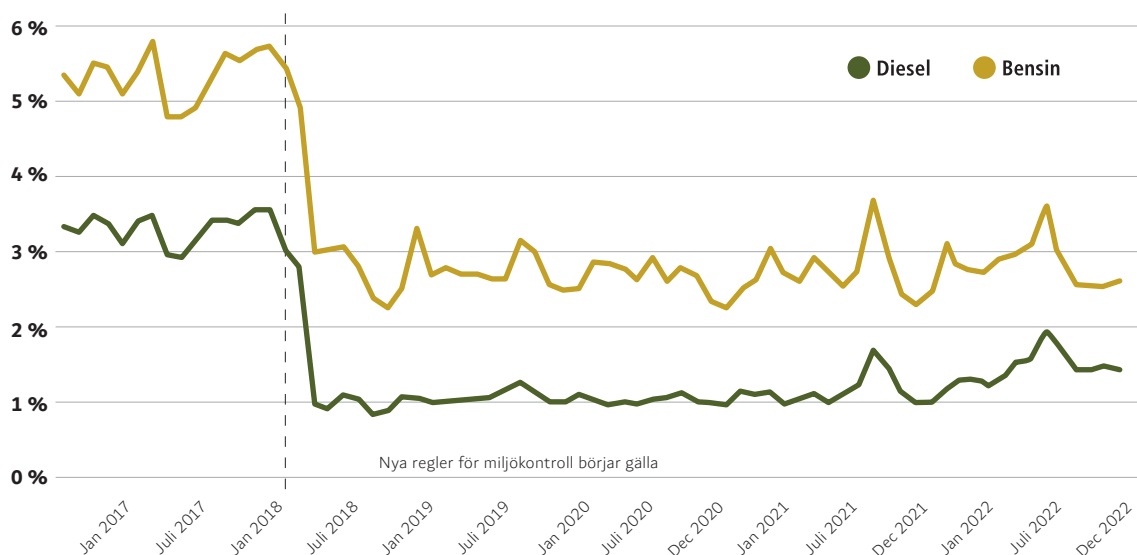
– Förslaget innebär skärpningar men de ligger inte i nivå med WHO:s rekommendationer och den nya kunskap som finns om hälsorisker kopplat till luftföroreningar. För ozon föreslås inga gränsvärden alls, utan bara målvärden. För små partiklar och kväveoxid föreslås värden som är dubbelt så höga som WHO:s rekommendationer. Enligt förslaget finns ett mål att EU:s regler för luftkvalitet ska överensstämma med WHO:s riktlinjer först 2050. Arbetet för ren luft i EU går alldeles för långsamt och vägen dit är otydlig trots att kunskapen om riskerna finns!

Sverige fortsatt långt efter i miljökontrollen – men förändringar kan vara på gång

Trots att hälsoskadorna av trafikens utsläpp är väldokumenterade är Sverige alltså ett av få länder i EU som inte skärpt sina krav när det gäller utsläppskontroll vid besiktningen. Utfallet av föreskriftsförändringen 2018 har, vilket FBB

löpande kunnat visa, blivit att andelen fordon som underkänns på grund av brister relaterade till miljö och avgasreningssystemet mer än halverats sedan föreskriftsändringen. En viss ökning av andelen underkända fordon skedde under 2022 – men andelen ligger fortsatt på en påtagligt lägre nivå än före 2018, en förändring som är strukturell och kvarstått över tid.

ANDEL MILJÖUNDERKÄNDA FORDON ÖVER TID



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

Tidigt 2022 beslutade Riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utreda konsekvenserna av de, i relation till EU, låga svenska kraven. Tillkännagivandet gjordes med motiveringen att Sverige har infört regler i fordonsbesiktningen som knappt ens når miniminivåerna för miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktnings-

paket. Enligt Trafikutskottets mening borde Sverige i stället ha gjort ett anpassat genomförande som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. Utskottet konstaterade att Sverige på senare år gått i motsatt riktning och numera är bland de sämsta i EU när det gäller att ställa miljökrav vid besiktning.

Transportstyrelsen har redovisat regeringsuppdrag om skärpt miljökontroll

Den dåvarande regeringen föregick riksdagsbeslutet genom att på morgonen samma dag som beslutet skulle fattas ge Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten. Nu har myndigheten redovisat uppdraget till regeringen. I arbetet med rapporten har Transportstyrelsen tagit hjälp av IVL Svenska Miljöinstitutet och även hämtat underlag från 3DATX och Opus Bilprovnings studie av partikelräkning som utfördes i Borås under förra året.

I redovisningen konstaterar Transportstyrelsen att det finns ett antal områden där skärpningar kan göras. Transportstyrelsen bekräftar även, med hjälp av IVL Svenska Miljöinstitutet, att de regeländringar som gjordes 2018 har lett till att andelen underkända fordon minskat. I rapporten 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. 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.

För att skärpa miljökontrollen föreslår Transportstyrelsen ett antal möjliga åtgärder. Bland annat föreslås att partikelräkning kan införas, att mer relevant OBD-kontroll ska göras och att det rullande 20-årsundantaget för avgaskontroll av dieslbilar ska avskaffas så att Sverige återgår till att följa gällande EU-direktiv.

I stora drag är redovisningen lovande i bemärkelsen att myndigheten kommit fram till att skärpningar är möjliga att göra, inom ramen för dagens EU-regelverk. Flera av åtgärderna har tidigare föreslagits av FBB och det är glädjande att Transportstyrelsen nu går fram med förslag i en riktning som innebär skärpningar. Tillsammans med förslagen som lämnats inom ramen för att motverka avgasreningsmanipulation kan verklig förändring åstadkommas. Moderniserad och skärpt miljökontroll behöver omfatta så många fordon som möjligt och relevanta och stränga gränsvärden behöver utvecklas. **Nu blir det viktigt att dessa uppdrag till förbättringar inte stannar på ritbordet. De behöver så snart som möjligt bli verklighet genom nödvändiga lag- och föreskriftsförändringar.**

Det myndigheten föreslår som tänkbara skärpningar är:

- 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 fordonsslag 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.



Transportstyrelsens redovisning ligger nu på regeringens bord, men mycket ansvar vilar på myndigheten att gå vidare med regelutveckling i linje med rapporten. Förhoppningsvis kan Sverige återgå till att ligga i framkant i arbetet med att minska skadliga utsläpp från trafiken. Som bekant har även Riksdagen ögonen på frågan om miljökontroll.

EMMA NOHRÉN (MP)

Att Sverige ska ligga i framkant när det gäller miljökontroll är en självklarhet för Emma Nohrén (Mp), som är ordförande i riksdagens Miljö- och jordbruksutskott:

– Det är viktigt för människors hälsa och för miljön, säger Nohrén, som företräder Miljöpartiet.

Enligt Emma Nohrén och Miljöpartiet är det viktigt att Transportstyrelsens förslag om att kriminalisera fusk med avgasreningen genomförs:

– Manipulation av avgasrening måste bekämpas. Luftföroreningar från transportsektorn påverkar

både hälsa och miljö negativt.

På samma sätt är det viktigt att den löpande kontrollen av fordon sker av oberoende aktörer, enligt Nohrén.

– För att upprätthålla kvaliteten i kontrollerna är det självklart viktigt att motstående kommersiella intressen inte påverkar. Det är ju också en säkerhetsfråga, bilen ska kontrolleras utifrån säkerhet och miljö, inte utifrån någons specifika intressen.

Jag delar också slutsatsen från Riksrevisionens granskning

att det är viktigt att tillsynen på besiktningssmarknaden säkerställs.

EMMA NOHRÉN: För att upprätthålla kvaliteten i kontrollerna är det självklart viktigt att motstående kommersiella intressen inte påverkar



ULRIKA HEIE (C)

Även Ulrika Heie (C), ordförande i Trafikutskottet i riksdagen, lyfter fram vikten av oberoende kontrollbesiktning för trafiksäkerheten och miljön:

– En tillgänglig och kvalitativ besiktningsverksamhet är central för såväl trafiksäkerhet som miljö. Oberoendet är en grundläggande förutsättning för att garantera detta, säger Heie.

När det gäller frågan om miljökontroll så lyfter

Ulrika Heie fram att det är bra att det nu finns underlag så att regelverken kan förändras:

– Möjligheten till miljökontroll ser jag som helt central och som ett av många verktyg i arbetet för bättre miljö.

Ulrika Heie, som suttit i riksdagen sedan 2006

ULRIKA HEIE: En tillgänglig och kvalitativ besiktningsverksamhet är central för såväl trafiksäkerhet som miljö. Oberoendet är en grundläggande förutsättning för att garantera detta

och varit Trafikutskottets ordförande sedan början av mandatperioden, har den gröna omställningen, ökad transporteffektivitet och kapacitetsökningar i infrastrukturen högt upp på sin agenda. Utmaningen är att kombinera människors frihet att förflytta sig och kommunicera med omvärlden med en hållbar livsstil. Enligt Heie behöver samhället bli bättre på att se trafiksystemet och de olika transportslagen inklusive IT-infrastrukturen som en helhet. För att öka trafiksäkerheten menar Ulrika Heie och Centerpartiet att mycket kan göras, exempelvis att återställa underhållsskulden och öka kvaliteten på de svenska vägarna, se över hastighetsbegränsningar och bättre anpassa dessa till aktuellt vägunderlag. Det skulle kunna öka legitimiteten för hastighetsgränserna och öka efterlevnaden.

– Regeringen behöver sätta upp ett mål för hur vi ska komma ikapp med vägunderhållet och sätta av resurser för detta, utan att stjäla medel från underhåll av järnvägen, som också är kraftigt eftersatt.

Behovet av uppdaterade regelverk och metoder gäller inte bara miljökontrollen utan även kontrollen av viktiga säkerhetssystem.

– Det är oerhört viktigt att besiktningsregelverken hänger med i utvecklingen. Vi tenderar att sätta stor tillit till de nya säkerhetssystem som utvecklas i våra fordon, om inte besiktningsverksamheten följer med i teknikutvecklingen riskerar detta att leda till dubbelfel, säger Ulrika Heie.



Fortfarande långt till Nollvisionen

2022 blev ett mörkt år för trafiksäkerheten. 220 människor omkom i trafiken, vilket var fler än under 2021 och 2020. Det är alltså fortfarande långt kvar till Nollvisionen om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Varje fall där någon dör eller skadas allvarligt är en katastrof för de berörda. Samtidigt har antalet personer som förolyckas i trafiken minskat kraftigt sedan toppen på 1970-talet då omkring 1 300 människor omkom. Antalet omkomna har minskat samtidigt som antalet fordon på vägarna och det totala antalet körda mil per år har ökat markant. Som andel av antalet fordon i trafik är alltså minskningen ännu större än i absoluta tal. Risken att förolyckas i trafiken har därmed minskat betydligt de senaste 50 åren. Det finns flera förklaringar till detta: fordonen har blivit avsevärt bättre ur ett säkerhetsperspektiv, säkerhetshöjande lagstiftning som bälteskrav, strängare rattfyllerilagar och hastighetsbegränsningar har kommit på plats. Inte minst har väginfrastrukturen designats om med ökat fokus på säkerhet. Utvecklingen har

underlättats och drivits på av att samhället sedan 1997 haft en sammanhållande målbild i form av Nollvisionen.

En inte oviktig förklaring till den långsiktiga förbättringen är också den återkommande kontrollbesiktningen som innebär att eventuella problem med fordonet kan upptäckas i ett tidigt skede, vilket kan göra det möjligt att åtgärda dem innan de blir allvarliga och dyra att reparera. Besiktning leder också till att fordonsägaren blir uppmärksam på bilens säkerhetsprestanda. Det är inte så roligt att bli underkänd på besiktningen, därför vinnlägger sig de allra flesta fordonsägare om att hålla sin bil i gott skick. Det är alltså viktigt med regelbunden och opartisk utförd kontrollbesiktning av fordon för att säkerställa att fordonet är i gott skick och uppfyller gällande säkerhetskrav. Detta kan hjälpa till att minska risken för olyckor och förbättra trafiksäkerheten på vägarna. För att kontrollbesiktningens verksamhet ska bidra ännu mer till uppfyllelsen av Nollvisionen krävs samtidigt regeluppdateringar som möjliggör mer kvalificerad kontroll.



Foto: Bilprovningen

Kontrollbesiktning är obligatoriskt sedan 1965. Sedan dess har mycket hänt med fordonen – en lång rad viktiga funktioner har uppfunnits som ökat säkerheten markant. Bilens konstruktion har blivit mycket mer komplex med noga uttänka deformationszoner för att skapa så optimala krockegenskaper som möjligt. Krockkuddar och andra skyddsfunktioner har introducerats. Antisladdsystem och ABS har funnits sedan 1980-talet och de senaste decennierna har en rad elektroniska och datoriserade förarstödj- och säkerhetssystem tillkommit, exempelvis nödbromssystem, döda vinkel-varnare och olika självkörande system.

Teknikutvecklingen har väsentligt minskat risken för olyckor och mildrar konsekvenserna när trafikolyckor ändå sker.

Mycket få av de system och funktioner som dagens fordonsägare tar för givet och litar på kontrolleras idag vid en besiktning.

Enligt dagens besiktningsregelverk är det exempelvis tillåtet med en skillnad på upp till 30 procent i bromskraft mellan höger och vänster sida på samma axel. Det var rimligt på 70-talet, men innebär i dagens läge att avancerade bromssystem kan riskera att inte fungera som de ska, vilket kan leda till allvarliga konsekvenser om olyckor inträffar på grund av felaktigt fungerande bromssystem. Det är därför viktigt att regelverket anpassas för att möta de krav och förväntningar som ställs på dagens fordonsteknik.

Tunga fordon används på ett annat sätt

Det är viktigt att kontinuerligt kontrollbesikta tunga

lastbilar och bussar för att säkerställa att de är i gott skick och att de uppfyller säkerhetskraven som finns för att förhindra olyckor och skador på personer och egendom. Tunga fordon har en helt annan användningslogik än personbilar. För att få ekonomi i en åkeriverksamhet, kollektivtrafik eller annan transportverksamhet krävs att fordonen används – mycket. En tung lastbil kör i genomsnitt cirka 4 200 mil per år medan en buss kör cirka 5 000 mil i snitt. Detta kan jämföras med personbilar som körs cirka 1 200 mil per år. Därför utsätts i regel tunga fordon för betydligt mer slitage än lätta fordon.

Om besiktning inte sker kan det leda till att lastbilar som inte är i gott skick fortsätter att användas, vilket kan innebära en ökad risk för olyckor och skador. Dessutom kan det bli svårare att upptäcka och åtgärda eventuella problem med lastbilarna

om de inte kontinuerligt kontrollbesiknas. Av de tunga fordonen underkänns cirka 50 procent varav cirka 35 procent får krav på efterkontroll.

Om en tung lastbil har brister i bromssystemet eller 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 nödstopp. Därför är det viktigt att bromssystemet och bromsarna på en lastbil hålls i gott skick för att förhindra olyckor. Vid besiktning upptäcks fel i bromssystemen på cirka 30 av 100 besiktade tunga fordon. Trots detta sänktes 2015 kraven på bromskontroll av tunga fordon.

Trots dessa fantastiska tekniska framsteg är kontrollbesiktningsregelverket i stort sett detsamma som det var på 80-talet





Foto: Göran Rosengren

Flygande inspektion: ett viktigt komplement till kontrollbesiktning



En flygande inspektion är en kontroll som Polisen genomför. Kontrollen sker utmed vägen och äger alltså rum oannonserat, ute i trafiken av polisman eller polisanställd bilinspektör. Polisen kan vid en flygande inspektion förelägga om omedelbart körförbud om man upptäcker brister som bedöms utgöra en uppenbar trafiksäkerhetsrisk, eller förelägga om kontrollbesiktning, registreringsbesiktning eller efterkontroll hos besiktningsorgan. Mycket av Polisens kontrollarbete består i att hålla koll på den tunga trafiken. Vid en kontrollbesiktning är det fordonet som är i fokus – besiktningsteknikern går grundligt igenom alla punkter på kontrollprogrammet och genomför de tester och mätningar som krävs, men föraren kontrolleras inte. I samband med flygande inspektion läggs fokus, utöver detaljerad kontroll av att bilen överensstämmer med registrerade uppgifter, även på sådant som nykterhet, hastighet, kör- och vilotider och lastsäkring.

– Polisen gör en bredare kontroll, vi har även med föraren att göra. Vi tittar på fordonet, om det överensstämmer med registrerade uppgifter och hur skicket är, men vi värderar också själva användningen av fordonet i trafiksituationen och sådant som kör- och vilotider, säger Erling Andersson,

poliskommissarie och strategiskt ansvarig för Polisens yrkestrafikarbete.

Flygande inspektioner utmed väg har funnits sedan bilismens ungdom och kompletterades under 60-talet med obligatorisk kontrollbesiktning. Effekten av samhällets kontroll av fordonsflottan är att fordonsägare blivit mer angelägna om att ta hand om sina fordon.

– Med hjälp av besiktning har det skett en generell förbättring över tid. Kontrollbesiktning innebär en djupare teknisk kontroll, men fordon som används i yrkestrafik och i lokala transporter hinner gå väldigt många mil mellan besiktningarna. Därför är det bra att också komplettera med kontroll vid väg, särskilt när det gäller yrkestrafik med långa körsträckor.

Det finns snart 100 bilinspektörer och cirka 500 poliser som är kvalificerade att genomföra flygande kontroller. Årligen utförs omkring 26 000 inspektioner varav drygt 13 000 avser nyttofordon. Kravet från EU är att 5 procent av alla registrerade bussar, tunga lastbilar och tunga släp ska kontrolleras varje år. För att underlätta kontrollerna finns dedikerade kontrollplatser som är utformade för att Polisen ska kunna genomföra mer ingående inspektioner, till exempel med bromsprovare. I dagsläget är cirka 15 sådana platser färdigställda runt om i landet, men fler ska tillkomma.

– Det går inte att göra en fullständig kontroll på en p-plats. En lastbil som har dåliga bromsar är svår att upptäcka om man inte har bromsprovare, då krävs kontrollplatser med rätt utrustning. Vi har en pågående diskussion med Trafikverket om detta. Målet är att ha 20 fullt utrustade platser.

Fortfarande ingen specifik kontroll av elbilar

I branschrapporten som publicerades 2021 intervjuade vi Transportstyrelsens generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. Han slog då fast att regelverket för besiktning av eldrivna fordon behövde förändras:

”Vi har redan idag särreglering och anpassning av föreskrifterna till fossilfordon. Jag tror därför att regelverket behöver anpassas. Det behövs nog en förändring av föreskrifterna för elfordon. Att vi behöver gå den vägen är viktigt att slå fast”.

Trots att det gått två år sedan intervjun så har ingenting väsentligt hänt när det gäller besiktning av elbilar. Precis som tidigare ska ett eldrivet fordon besiktas – men någon särskild kontroll av de delar och komponenter som är unika för ett laddbart fordon är inte föreskriven.

Vad beror då bristen på uppdatering av regelverket på? Är det väldigt komplext och svårt att föreskriva om specifika kontrollpunkter för laddbara fordon? Inte nödvändigtvis. Som vi berättade i förra årets branschrapport har flera europeiska länder redan infört olika typer av specifika kontroller av eldrivna fordon, till exempel Nederländerna och Norge. Det finns alltså gott om goda exempel som Transportstyrelsen kan inspireras av när det gäller denna fråga.

Dessutom har Fordonsbesiktningsbranschen, på Transportstyrelsens begäran, skickat in detaljerade förslag på hur föreskrifterna skulle kunna förändras för att möjliggöra bättre kontroll av elbilar. Trots detta har inget skett på området. Uppenbart har det saknats tillräcklig vilja eller förmåga i myndigheten att agera för att regelverken ska uppdateras och moderniseras. Det gäller elbilar men också det vi tidigare tagit upp gällande kontroll av säkerhetsfunktionerna i dagens fordon.

På samma sätt saknas regelutveckling när det

gäller kontroll av vätgasdrivna fordon. Detta är en teknik som går snabbt framåt – EU arbetar just nu på reglering som ska snabba på utbyggnaden av tankinfrastruktur för vätgas (AFIR), eftersom man ser tekniken som en viktig del i omställningen av transportsektorn. Precis som för elfordon kan utrullningen 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 vätgastekniken är en liten, men viktig pusselbit i detta.

Riksrevisionens granskning av Transportstyrelsen ger viktiga pusselbitar till varför regelutvecklingen går långsamt

Kanske hittar vi någon slags förklaring till inaktiviteten från Transportstyrelsen i Riksrevisionens granskning av myndighetens bristande tillsynsarbete, som publicerades i november 2022. Även om granskningen gällde Transportstyrelsens tillsyn, framgick det i granskningsrapporten att det saknas styrning, centralt satta mål och uppföljning av måluppfyllelsen. Det saknas metoder och modeller för att väga behov mot varandra och myndigheten kan därför inte säkerställa att deras ambitioner uppnås.

Transportstyrelsen tillämpar en decentraliserad styrningsmodell. Det innebär att myndighetens avdelningar har stor autonomi gentemot myndighetsledningen. Det görs få effektmätningar eller utvärderingar av tillsynens bidrag till de transportpolitiska målen. De två avdelningarna med tillsynsansvar agerar oberoende av varandra. Fordonsbesiktningsbranschen känner väl igen detta mönster: Regelutvecklingen kan inte knytas till de transportpolitiska målen och går i vissa fall i direkt konflikt med exempelvis miljömålen.

”Som elbilsägare vill jag att min bil ska vara säker. När man besiktigat bilen tror man ju som kund att allt är kollat och att bilen är ok. Så det känns som ett naturligt steg att inkludera vitala delar för elbilar vid fordonsbesiktning”

EMMA NOHRÉN (MP), ORDFÖRANDE MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET

Fordonsbesiktningensbranschens policyförslag

Vi befinner oss nu i en ny mandatperiod. Majoriteterna har förändrats och nya politiker har tillträtt. Fordonsbesiktning är ett ofta tekniskt område och mycket av regelutvecklingen sker hos myndigheterna. Politiken är förhindrad att detaljstyra vad myndigheterna ska göra. Samtidigt är riksdagen vårt högsta beslutande organ och regeringen är satt att styra landet och politiken har det slutliga ansvaret för utfallet av de lagar, förordningar och föreskrifter som styr besiktningen i Sverige. Som vi beskrivit i rapporten är Sverige långt ifrån en föregångare på besiktningensområdet. Vi har historiskt gått före på många områden, bland annat gällande miljö och trafiksäkerhet, 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 besiktningensregelverket 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 besiktningensföreskrifter 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 avgasreningssystem.
- Manipulering av avgasrening bör kriminaliseras i linje med Transportstyrelsens förslag.
- Reglerna i EU:s besiktningenspaket behöver moderniseras vad gäller mätmetoder för emissioner och minimigränsvärden för tillåtna utsläpp behöver skärpas.
- Det nya besiktningenspaketet behöver innefatta kontroll av el- och välgasdrivna 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

Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare, Transportstyrelsen 2022, TSG 2021-3376

Uppdrag att utreda regler för A-traktorer, Transportstyrelsen 2022, TSV 2021-10478

Tillsynsrapport 2021:1, Polismyndigheten, Rikspolischefens kansli, januari 2021

Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019, IVL Svenska Miljöinstitutet 2022

Vägtrafikens luftföroreningar, trafikverket.se hämtad 2023

Körsträckor 2021 (Trafikanalys Statistik 2022:11) samt Körsträckor svenskregistrerade fordon 1999–2021.

Skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning, Skriftlig fråga 2022/23:202, Riksdagen

Svar på fråga 2022/23:202, diarienummer I2022/02367 Infrastrukturdepartementet

Remiss av Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7)
Diarienummer: M2022/02378 Klimat- och näringslivsdepartementet

Transportstyrelsens sammanställning utifrån uppgifter i Strada om döda och skadade i trafiken under 2022 3DATX (2022a) PTI Pilot Program <https://3datx.com/ptipilot/>.





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