

An aerial photograph showing a two-lane asphalt road that curves through a dense green forest. To the left of the road is a calm lake with blue water. Three cars are visible on the road: a red car in the distance, an orange car in the middle ground, and a dark car in the foreground. The text 'BRANSCHRAPPORT' is printed in white at the top right, and '2021' is printed in a very large white font below it.

BRANSCHRAPPORT

2021

**FORDONS
BESIKTNINGS
BRANSCHEN**

EN DEL AV SWETIC

Tryckort
BrandFactory Farsta

Tryckår
2021

Innehållsförteckning

Ordförande har ordet	5
Oberoende fordonsbesiktning – för ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp	6
10 år sedan omregleringen	6
Jämställdheten i besiktningensbranschen	11
Coronapandemin har påverkat besiktningen	12
Smittspridningen har motverkats	12
Tillfällig EU-förordning ledde till uppskjuten besiktning.....	13
Besiktningensorganens kapacitet har kunnat upprätthållas genom pandemin	14
De centralt beslutade åtgärderna har genomförts på de enskilda stationerna	15
Framtidssäkrad fordonsbesiktning	18
Elektrifiering och nya drivmedel	18
Snabb utveckling av elbilsförsäljningen ställer nya krav	20
Automatisering och AI	21
Nya fordon kräver höjd kompetens och mer samarbete.....	23
Fordonsbesiktningensbranschens förslag för att framtidssäkra kontrollbesiktningen	23
Besiktningens roll för minskad klimatpåverkan och bättre miljö	24
Snabb omställning av fordonsflottan	24
Svenska regelverket är fortfarande eftersatt	24
Nya tekniker är under utveckling – men för att de ska vara effektiva krävs relevanta gränsvärden.....	27
Fordonsbesiktningensbranschens förslag för minskad klimatpåverkan och bättre miljö	28
Trafiksäkerheten kan förbättras med moderna besiktningensregler	30
Säkerhetsfunktioner som är självklara i dagens fordon kontrolleras inte	32
Tunga fordon brister ofta i trafiksäkerhet.....	32
Fordonsbesiktningensbranschens förslag för att utveckla kontrollen av trafiksäkerhet	33
Källförteckning	34

Ordförande har ordet

CORONAPANDEMIN HAR påverkat hela samhället och naturligtvis också besiktningsoorganen. Vi har alla ett ansvar att följa myndigheternas rekommendationer och att samarbeta för att förhindra smittspridningen. Fordonsbesiktningens bransch har på alla sätt som varit möjliga försökt säkerställa att besiktning kan ske riskfritt. Det har varit viktigt för att upprätthålla samhällsupdraget som besiktning innebär. Regelbunden besiktning är centralt för trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Coronapandemin har gjort vikten av Nollvisionen ännu tydligare, som ett sätt att minska trycket på vården. Jag är stolt över branschens omfattande åtgärder och besiktningsoorganens snabba omställning med anledning av covid-19.

I våras stod det klart att Sverige som ett av mycket få länder i EU valde att införa ett undantag för besiktning som innebär att besiktning kunde flyttas fram i sju månader. Åtgärden var utformad för de länder som stängt ned samhället och i praktiken förbjudit sina medborgare att åka till besiktningen. Som bekant har det aldrig skett i Sverige. Trots detta gick regeringen vidare med undantaget, med motivet att skydda riskgrupper. Det var inget fel på regeringens motiv till att göra som man gjorde. Men vi ser nu i efterhand att undantaget utnyttjades i högre utsträckning av personer som inte var i riskgrupp och av ägare av tunga lastbilar och andra fordon där riskerna är som störst om de inte är i trafiksäkert skick. Åtgärden blev kännbar och siffrorna redovisas i denna rapport.

Bortom pandemin så händer det mycket på transportområdet. Fordonsflottan ska ställas om och bli fossilfri. Elbilsförsäljningen tar fart och kommer antagligen bara fortsätta öka. Samtidigt halkar regelverken efter. I takt med

att elbilarna åldras så kommer förslitning uppstå, därför är det viktigt att vi redan nu får på plats moderna regler så att även elbilsägare kan få en grundlig och oberoende kontroll av sin bil. Samma sak gäller de allt vanligare säkerhetsfunktioner och -system som skulle kunna kontrolleras bättre.

Våra fordon blir dessutom allt mer autonoma. Det är en utveckling som kan vara positiv för trafiksäkerheten. Utvecklingen ställer också krav på att oberoende kontroll sker för att säkerställa att bilens system fungerar över tid. Det ställer växande krav på besiktningsteknikernas kompetens, men också på myndigheternas kunnande. I årets branschrapport kan man läsa om hur Transportstyrelsens generaldirektör resonerar om dessa och andra framtidsfrågor.

I förra årets branschrapport skrev vi om reglerna för miljökontroll och att högre utsläpp av hälsofarliga ämnen än nödvändigt tillåts i Sverige. Fordonsbesiktningens branschens förhoppning är att miljöregelverket skärps till så snart som möjligt. Sverige kan göra mer för att minska utsläppen från trafiken.

Det har nu gått 10 år sedan besiktningsomarknaden omreglerades. Vår verksamhet är fortsatt ett samhällsupdrag – vi ska regelbundet genomföra oberoende, opartisk besiktning som är likvärdig. Samma fordon ska inte få olika bedömning beroende på vilken besiktningsoaktör det besiktigas hos. Vi verkar på en konkurrensutsatt marknad för att ge fordonsägarna fler alternativ, fler stationer, mer flexibelt pris beroende på tid på dygnet och framförhållning – men vi ska inte hitta på egna kontroller eller gränsvärden. Därför är det avgörande att samhället sätter tydliga spelregler med de höga krav på klimat, miljö och trafiksäkerhet som vi medborgare och medtrafikanter förväntar oss.



Tord Fornander

Oberoende fordonsbesiktning – för ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp

FORDONSBESIKTNINGSBRANSCHEN är organisationen för besiktningsorgan i Sverige. Vårt samhällsuppdrag är att bidra till trafiksäkerheten och till att klimat- och hälsoskadliga utsläpp från trafiken minimeras. Detta gör vi genom att regelbundet besikta de fordon som kör på våra vägar och därmed kontrollera att fordonet lever upp till de krav och regler som finns i Sverige.

Besiktning av fordon sker i de allra flesta länder. Besiktning är samhällets sätt att säkerställa att personbilar, lastbilar, bussar och andra fordon fungerar tillförlitligt. Därför är besiktning ett allmänt intresse – det är viktig för den enskilda fordonsägaren att få en oberoende kontroll av dennes fordon, men det är också viktigt för resten av samhället eftersom vi alla tjänar på att fordonen som trafikerar våra vägar är trafiksäkra och inte släpper ut mer skadliga ämnen än tillåtet.

Det får inte finnas något som helst beroendeförhållande mellan ett besiktningsorgan och en tillverkare eller importör av fordon, inte heller till någon som utför reparation eller service av de fordon som besiktigas. Detta är fastslaget i svensk lag. Oberoendekravet finns för att säkerställa att samhället och fordonsägaren får en opartisk bedömning av fordonet.

Besiktningsorganens verksamhet övervakas av Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac. Det är också Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för att översätta gemensamma regler i EU om besiktning och föreskriva om hur dessa ska tillämpas i Sverige. I grunden är besiktningen reglerad i bland annat fordonslagen och fordonsförordningen. För att få bedriva verksamhet måste varje besiktningsföretag vara ackrediterat. Ackrediteringen utfärdas av myndigheten Swedac, som också utövar regelbunden tillsyn att de ackrediterade besiktningsorganen uppfyller de krav som finns. Utöver det

krävs personliga certifikat för varje enskild besiktningstekniker, som uppdateras fortlöpande. Detta innebär att besiktningsverksamheten, även om den utförs på en marknad med fri konkurrens, är tydligt reglerad med hårda krav på kompetens, lämplighet, oberoende och innehåll i besiktningen.

10 år sedan omregleringen

År 2020 var det tio år sedan besiktningsverksamheten i Sverige omreglerades och konkurrens tilläts. Innan dess hade staten monopol på besiktningsverksamhet. Hur har utvecklingen sett ut sedan dess?

Antalet besiktningsstationer i Sverige har ökat med 182 % sedan 2010. Nya stationer har öppnats i både tätort och glesbygd.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och har till uppgift att övervaka marknaden. Myndigheten har undersökt hur tillgängligheten utvecklats sedan omregleringen, med fokus på glesbygden. En slutsats som Transportstyrelsen nått är att det skett tydliga tillgänglighetsförbättringar efter omregleringen, även i glesbygd. Medelavståndet till närmsta besiktningsstation har minskat, från 14 kilometer innan omregleringen till knappt 11 kilometer år 2019. Över 97 % av fordonsägarna har 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 landsbygdskommuner har dock medelavståndet varit mer eller mindre

Besiktningensorganen besiktigar varje år över 200 000 tunga lastbilar och tunga släp. Då kontrollerar vi bland annat bromsarna, konstruktionen och andra trafiksäkerhetsrelaterade funktioner.



oförändrat kring 26 kilometer under samma tidsperiod. Omregleringen har alltså lett till starkt förbättrad tillgänglighet i de flesta fall och oförändrad tillgänglighet i mycket glesa landsbygdkommuner där befolkningsunderlaget är litet och avstånden långa.

Den främsta orsaken till de generella tillgänglighetsförbättringarna är att antalet stationer ökat från 196 till 552, vilket är en ökning med 182 %. Det har öppnats nya stationer över hela landet – i såväl tätbefolkade områden som glesbygd.

Priset på besiktning var tidigare ett politiskt beslut. Länge låg priset helt fast, trots inflation. Idag är situationen en annan, och priserna för besiktning sätts på en marknad med

konkurrerande aktörer. Priserna är därför flexibla på ett helt annat sätt. En fordonsägare som bokar besiktning med god framförhållning kan få ett lågt pris medan någon som utnyttjar drop in och besiktar när många andra vill göra det får betala lite mer. Dessutom har innehållet i besiktningen förändrats och utökats sedan omregleringen, samtidigt som tillgängligheten förbättrats markant.

Just nu genomför Riksrevisionen en granskning av hur intentionerna med omregleringen har förverkligats. Fordonsbesiktningsbranschen välkomnar granskningen, det är positivt med en oberoende genomgång av hur marknaden fungerar och hur den kan förbättras.

Snabba fakta om besiktningsbranschen

- 5,5 miljoner besiktningar genomfördes under 2020. I genomsnitt innebär det cirka 25 000 besiktningar per dag.
- Besiktningsorganen utför registrerings-, lämplighets- och kontrollbesiktning.
- Den vanligaste besiktningsformen är kontrollbesiktning. Genom lagar och förordningar är det fastslaget att kontrollbesiktning av fordon ska ske med jämna mellanrum för att kontrollera 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 2020 utfärdades nästan 9 000 körförbud efter kontrollbesiktning eller efterkontroll. Det motsvarar cirka 750 per månad.
- Det är bara besiktningsorgan som är godkända av myndigheten Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll), som får utföra besiktning.
- I Sverige är besiktningen konkurrensutsatt sedan 2010. Sedan omregleringen har antalet stationer ökat från 196 till 552 stationer. Mellan 2019 och 2020 har 16 stationer tillkommit.
- Fordonsägaren kan välja mellan olika aktörer och besiktningsorgan får utföra fordonsbesiktning i fri konkurrens. I grunden är dock besiktningen ett tydligt reglerat samhällsuppdrag.
- Svensk Bilprovning, Opus, Besikta, Carspect, Dekra och YBB Ystad Bilbesiktning är Fordonsbesiktningsbranschens medlemmar, som utför över 99 % av besiktningarna i Sverige.
- Idag arbetar cirka 2 000 personer i Sverige som besiktningstekniker. För att arbeta som besiktningstekniker krävs personlig certifiering och utbildning som löpande behöver uppdateras.



Att branschen har tydliga ståndpunkter i en rad viktiga frågor vet vi, men vad tycker de som faktiskt utför jobbet? Vi förde samman fem besiktningstekniker från olika bolag verksamma i olika delar av Sverige och lät dem berätta om sin syn på jobbet och branschen.

Charlotta, Joacim, Jane, Catrin och Michael arbetar som besiktningstekniker eller stationschefer, och tillsammans har de 45 års erfarenhet inom besiktning. Hur ser de på sina jobb?

”Jobbet vi utför är viktigt. Att som tekniker se till att hålla Sveriges fordonspark i ett trafikdugligt och trafiksäkert skick är ett mycket viktigt uppdrag”, säger Michael, som är chef för Besiktas stationer på Gotland.

Övriga håller med om att uppdraget att upprätthålla trafiksäkerhet är en betydelsefull del av arbetet som besiktningstekniker. Flera tar också upp kundkontakten som en givande del av jobbet.

”Opertiskhet är en absolut nödvändighet.”

”Jag tycker det är väldigt viktigt med trafiksäkerheten”, säger Jane, som är kollega till Michael på stationen i Stånga på Gotland. ”Jag tar så många tillfällen som möjligt i akt för att delge kunskap om fordonet till kunden om jag upplever att det behövs. Så det är inte bara viktigt för att säkra bilarna, utan även för att förbättra kundernas kunskaper om trafiksäkerhet.”

I år är det 10 år sedan besiktningmarknaden omreglerades. Charlotta har arbetat 12 år i branschen och tar upp att valfriheten hos

kunderna är en av de större förändringarna:

”Under monopol-tiden var kunderna tvungna att komma [den tid som fanns tillgänglig], idag måste vi ju aktivt jobba för att de ska återvända till oss”, säger Charlotta.

Detta är något som Catrin, stationschef för Carspect i Surahammar och Hallstahammar, håller med om: ”Nu kan kunderna välja tider som passar deras liv och scheman och de kan välja den station som ligger bäst till, vid hemmet eller på väg till arbete eller sysselsättning.”



JOACIM, SOM HAR 17 ÅR i branschen och idag jobbar på Dekras station i Vara, instämmer i att bolagen nu måste jobba mycket mer med kundnöjdhet och att detta sker genom att ha ett bra bemötande och tydligt förklara vad besiktningen går ut på.

”Det finns inget bättre än när man kan få en nervös kund att känna sig bekväm och nöjd trots att hen kanske fått en underkänd bil”, säger Joacim.

För att besiktningen ska hållas opartisk och inte påverkas av andra hänsynstaganden än trafiksäkerhet och miljöhänsyn, ska besiktningsorganen enligt lag vara helt oberoende från bland annat verkstäder och fordonstillverkare. Oberoendekravet är något som besiktnings teknikerna själva lyfter fram som centralt och ”extremt viktigt”.

”Besiktningen regleras av en myndighet, Transportstyrelsen, och därför blir det ju en form av myndighetsutövning att kontrollera fordonsparken. Därför är opartiskhet i detta en absolut nödvändighet och förutsättning för rättvisa”, säger Michael.

Charlotta inskräpper vikten av oberoendet: ”Det får inte finnas något utrymme för spekulation om att vi sätter anmärkningar för att någon närstående verkstad ska tjäna pengar”, säger hon.

Jämställdheten i besiktningsbranschen

Mellan 10 och 15 % av de i företagen anställda besiktningsteknikerna är kvinnor. Fordonsbesiktningsbranschens medlemmar arbetar för att andelen kvinnor ska öka inom branschen, det är en del av besiktningsföretagens kompetensförsörjningsarbete. Rekryteringsarbetet försvåras delvis av att andelen kvinnliga studenter som läser fordonsprogrammet på gymnasiet är lågt, omkring 20 % av antalet elever som läser

programmet är kvinnor. Eftersom det i många fall ställs krav på en relevant utbildningsbakgrund, där fordonsprogrammet är det tydligaste exemplet, så skulle initiativ för att öka andelen kvinnor som läser fordonsprogrammet sannolikt underlätta för besiktningsorganen att rekrytera fler kvinnliga medarbetare.

Röster om jämställdhet från branschen

”Alla branscher mår bra av jämvikt mellan könen. Dessutom tror jag många kvinnor uppskattar att en kvinna tar hand om bilen. Man kanske har lättare för att fråga saker och har inte så stor oro för att verka okunnig, det blir mer prestigelöst helt enkelt”, säger Charlotta.

Joacim delar den uppfattningen: ”Det är minst lika mycket kvinnor som män som besiktar bilen. Jag vet att fler kvinnor inom vårt yrke skulle vara bra, man vill ju gärna kunna spegla kunden som kommer”, säger Joacim.

Så hur ska fler kvinnor lockas till besiktningsyrket? Utöver åtgärder som att uppmuntra fler kvinnor att läsa fordonsprogrammet på gymnasiet pekar flera ut att branschen behöver marknadsföra sig bättre och förtydliga vad jobbet går ut på. Att besiktningsbranschen uppfattas och stämplas som en traditionellt ”manlig” bransch tror Jane är en bidragande orsak till att få kvinnor söker sig till yrket:

”Yrket går inte ut på att banka på bilar, utan handlar om att ge information om trafiksäkerhet och miljö till kunderna och hjälpa dem trafiksäkra deras fordon. Genom att presentera det så tror jag det är lättare att få in fler kvinnor i yrket”, säger Jane och fortsätter: ”Jag tror att jag som kvinna och med bakgrund i servicebranschen hjälper till att ta bort stämpeln att besiktningstekniker är ’elaka’ och ’gör allt för att hitta anmärkningar för att jävlas’. Istället inser kunderna att vi är här för deras skull, för att trafiksäkra deras bilar”.



Coronapandemin har påverkat besiktningen

NÄR DET STOD klart att coronapandemin drabbat Sverige säkerställde Fordonsbesiktningsbranschen och samtliga medlemmar tidigt att en rad branschgemensamma åtgärder genomfördes. Syftet med åtgärderna är att förhindra spridningen av coronaviruset samtidigt som branschen kan upprätthålla sitt viktiga samhällsuppdrag. Åtgärderna fokuserar på att minska smittspridningsrisker, värna anställdas arbetsmiljö och skydda kunderna. Utöver det syftar åtgärderna till att upprätthålla besiktningsverksamheten och på så vis upptäcka trafikfarliga fordon, vilket bidrar till att minska belastningen på vården.

Smittspridningen har motverkats

Fordonsbesiktningsbranschens styrelse upprättade i mars 2020 en särskild task-force som regelbundet övervakar utvecklingen hos besiktningsorganen och har under pandemins gång löpande uppdaterat och fört dialog med Transportstyrelsen, Folkhälsomyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Infrastrukturdepartementet om läget i branschen och genomförda åtgärder. Utöver det har

Fordonsbesiktningsbranschen inhämtat synpunkter från de stora pensionärsorganisationerna, på grund av att äldre är en särskild riskgrupp.

En lång rad åtgärder har införts av besiktningsföretagen. Naturligtvis stannar personalen hemma vid minsta symptom som kan härröras till covid-19. Besiktningsorganen har anpassat arbetsplatserna genom att hålla minst 1,5 meters avstånd så att personalen och fordonsägarna inte riskerar att utsättas för smitta samt säkerställt att personalen kan tvätta sina händer med tvål och vatten ofta och/eller använder handsprit regelbundet, samt att händerna tvättas inför och efter varje besiktningstillfälle.

Ytterligare åtgärder handlar exempelvis om att undvika att flera personer samlas, särskilt i trånga lokaler, att kunder inte får följa med vid provkörning, att kunder uppmanas vänta på sin tur i sin bil och att medlemsföretagen förespråkar att betalning görs i förväg eller genom faktura. I praktiken innebär åtgärderna att en fordonsägare kan besiktiga bilen utan att komma i fysisk kontakt med någon. De låga sjukfrånvarotalen i besiktningsbranschen tyder på att åtgärderna haft effekt.

Total fordonsflotta

		Totalt antal	Utnyttjat förlängning		Andel som utnyttjat förlängning	
			Ja	Nej	Ja	Nej
Antal fordon i trafik		744 585	554 386	190 199	74%	26%
Ägs av	Företag	104 526	79 391	25 135	76%	24%
	Privat –70 år	553 514	421 231	132 283	76%	24%
	Privat +70 år	85 702	52 976	32 726	62%	38%
	Uppgift saknas	843	788	55	93%	7%

Avser samtliga besiktningsskyldiga fordon som inte genomfört besiktning och som omfattades av förlängd inställelsetid med anledning av omnibusförordningen 2020. Källa: VTR 2020-06-29

Tillfällig EU-förordning ledde till uppskjuten besiktning

Under våren 2020, då spridningen av covid-19 ökade kraftigt i många europeiska länder, lade EU-kommissionen fram ett förslag om att tillfälligt förlänga vissa obligatoriska kontroller, test och certifikat inom transportområdet. EU-förordningen kom att kallas omnibusförordningen. Periodisk kontrollbesiktning var en del av förordningen.

En av orsakerna till att omnibusförordningen lades fram var att många EU-länder hade stängt ned sina samhällen och kraftigt begränsat möjligheten för medborgare och besiktningssorgan att ta sig till och genomföra besiktning. För att besiktningssorgan,

medborgare och myndigheter i dessa länder, där besiktning i praktiken hade omöjliggjorts, inte skulle hamna i en situation där de bröt mot EU-regler så initierades en undantagslagstiftning för att förlänga giltigheten och inställelsetiden för besiktning med sju månader. Eftersom

situationen såg olika ut i varje medlemsland så fanns det möjlighet att välja att inte tillämpa delar av förordningen.

De allra flesta länder valde att inte tillämpa uppskjuten besiktning. Sverige valde dock att tillämpa undantaget, trots att besiktningssorganen inte hade problem med kapaciteten och trots att det inte skedde någon

omfattande smittspridning i besiktningssamheten. Motivet från den svenska regeringen var att man på så vis kunde ge riskgrupper möjlighet att undvika fysisk kontakt vid besiktning. Omnibusförordningen omfattade dock samtliga

”Vi har fått ta del av de åtgärder som det enats om inom besiktningsskiktet och jag upplever att vi har lyckats väldigt bra med att efterleva dem.”

Catrin Ivarsson
Stationschef för Carspect Surahammar och Hallstahammar



besiktningspliktiga fordon i Sverige, inte bara de som ägdes av någon i riskgrupp. Därför fick även tunga lastbilar, bussar och företagsägda fordon förlängd inställelsetid. Nu vet vi resultatet av beslutet att skjuta upp besiktningen:

- Totalt utnyttjades den förlängda inställelsetiden av över 550 000 fordon.
- Undantaget utnyttjades mest av fordonsägare som inte är i riskgrupp och som alltså inte var målgrupp för undantaget.
- Privatpersoner över 70 år var den grupp som i lägst utsträckning använde sig av möjligheten att skjuta upp besiktning.
- Företagsägda fordon var överrepresenterade bland fordon vars besiktning sköts upp.
- Nästan 20 000 tunga fordon besiktigades eller kommer att besiktas senare än sin ordinarie inställelsetid.

OMNIBUSFÖRORDNINGEN innehöll också en möjlighet att förlänga sju månaders undantaget med ytterligare ett halvår, något som regeringen avstod från. I januari 2021 tog EU-kommissionen initiativ till en uppdaterad omnibusförordning med en ny tiomånadersförlängning. Den här gången tog regeringen hänsyn till att omfattande smittskyddsåtgärder genomförts av besiktningsorganen och att ytterligare uppskjuten besiktning skulle kunna leda till stora kapacitetsproblem längre fram och valde därför att avstå från att tillämpa de delar av förordningen som handlar om besiktning.

Besiktningsorganens kapacitet har kunnat upprätthållas genom pandemin

Sjukfrånvaron i branschen har självklart påverkats av pandemin, framför allt för att personal stannar hemma vid minsta symptom samt vid



familjemedlems sjukdom. I början av pandemin var sjukfrånvaron lägre än normalt, antagligen eftersom även andra infektioner undveks på grund av vidtagna åtgärder.

Sammantaget har de åtgärder som vidtagits sedan pandemins utbrott inneburit att sjukfrånvaron bland besiktningsorganens personal varit normal och under vissa perioder något förhöjd. Antalet bekräftade fall av covid-19 bland personal är mycket lågt. Besiktningsorganen har genom hela pandemin kunnat upprätthålla sin kapacitet. Eftersom tillgängligheten på tider och stationer är god i branschen har risken för trängsel vid besiktning kunnat hållas låg.

De centralt beslutade åtgärderna har genomförts på de enskilda stationerna

Vi pratade med Catrin Ivarsson, stationschef för Carspects stationer i Surahammar och Hallstahammar och Michael Lövdahl, stationschef

Besiktas stationer i Stånga, Visby och Slite, om hur de arbetar med pandemifrågorna på sina stationer.

”På min station möter vi alltid kunden utomhus, använder engångshandskar och visir, och ber kunden vänta ute om det inte är för dåligt väder” säger Michael. ”I kundmottagningen tar vi bara in en kund i taget, är det fler på kö ber vi dem istället vänta i bilen”.

”Då jag har mindre stationer har jag väldigt sällan många personer inne i hallen samtidigt, vilket har fungerat väldigt bra” fyller Catrin i.

Både Michael och Catrin beskriver hur man gör allt man kan för att skydda kunder och medarbetare från smitta. Stödet från det egna företaget och branschorganisationen har varit viktigt.

”Vi möter ett stort antal kunder varje dag i denna bransch, så givetvis funderar man på riskerna. Besikta kom tidigt med rekommendationer om hur vi skulle hantera riskerna, gentemot kunden och mellan oss medarbetare. HR uppdaterar hela tiden rekommendationerna och vår





VD skickar en videohälsning varje fredag till alla anställda där han alltid påminner om hur vi ska förhålla oss till smittläget” säger Michael.

Även Catrin betonar vikten av stödet från bolaget. ”Jag tycker att jag fått bra stöd från företaget, och vi har vidtagit de åtgärder som varit nödvändiga för varje enskild station. Vi har fått ta del av de åtgärder som det enats om inom besiktningsbranschen och jag upplever att vi har lyckats väldigt bra med att efterleva dem”, säger Catrin.

”Fordonskontrollen kommer fortsatt vara en viktig del, pandemi eller inte, för att klara trafiksäkerheten på våra vägar. Besiktningen måste fungera även i en extrem situation.”

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör Transportstyrelsen

JONAS BJELFVENSTAM, generaldirektör för Transportstyrelsen, tycker att besiktningsbranschen hanterat situationen på ett lämpligt sätt:

”Vad vi sett är att besiktningsorganen tagit pandemin på största allvar och bidragit till att minska smittspridningen”, säger Jonas, som menar att detta är viktigt bland annat av trafiksäkerhetsskäl: ”Fordonskontrollen kommer fortsatt vara en viktig del, pandemi eller inte,

för att klara trafiksäkerheten på våra vägar. Besiktningen måste fungera även i en extrem situation.”

Precis som Catrin och Michael har Jonas Bjelfvenstam tagit del av branschens gemensamma åtgärder:

”Transportstyrelsen får återkoppling regelbundet och det ger oss en bra bild av hur situationen i branschen är. Inte minst har det varit viktigt om situationen skulle utvecklats negativt exempelvis gällande kapaciteten och möjligheten att

ta emot kunder, vilket bland annat påverkar fordonsparken och trafiksäkerheten”, säger Jonas, som också har upplevt genomförandet av rutinerna personligen.

”Jag har besiktigt under pandemin. Jag lämnade bilen utanför hallen, teknikern hämtade den och jag betalade online. Han hade handskar och desinfekterade ratten. Det fungerade väldigt bra.”

Framtidssäkrad fordonsbesiktning

MÄNSKLIGHETEN HAR ALLTID haft behov av att transportera sig på effektiva sätt. Teknikutveckling och omvälvande innovationer har historiskt präglat transportsektorn och i förlängningen samhällsutvecklingen – från järnvägens utbyggnad, förbränningsmotorns uppkomst till genombrottet för privatbilism under mitten av 1900-talet. Det är svårt att idag föreställa sig hur samhället hade sett ut utan både järnvägstransporter och vägtrafik.

Just nu står vi inför ett nytt skifte. Flera parallella tekniskiften pågår inom transportsektorn, som kommer påverka mobiliteten i samhället på grundläggande sätt.

Elektrifiering och nya drivmedel

Transportsektorn rör sig allt snabbare mot fossilfrihet. Elektrifiering av fordonsflottan sker snabbt, både gällande personbilar och tunga fordon. Parallellt pågår utveckling av tekniker för att effektivisera användningen av vätgas för att driva fordon, och på att hitta kostnadseffektiva sätt att framställa grön vätgas för detta ändamål. Användningen av fossilfria biodrivmedel ökar allt mer. Utvecklingen drivs av flera faktorer och aktörer men utgår från samma grund – att transporternas klimatpåverkan måste minska drastiskt.

Exakt hur snabb omställningen blir återstår att se. Under 2020 var en tredjedel av alla

nyregistrerade personbilar laddbara, enligt branschorganisationen Bil Sweden. Enligt myndigheten Trafikanalys ökade antalet laddbara bilar i trafik med 80 % mellan 2019 och 2020. Stockholms handelskammare uppskattar i en rapport från 2020 att antalet laddbara fordon

kommer uppgå till mellan 1,5 och 3,4 miljoner år 2030, beroende på scenario. I Stockholms handelskammares medelsscenario utgör antalet laddbara fordon 50 % av fordonsflottan år 2030.

Det politiska trycket på omställning av fordonsflottan är mycket starkt: Den svenska regeringen har angett riktlinjen

att inga nya fossilbilar ska säljas efter 2030. EU-kommissionen har nyligen föreslagit nya utsläppsmål (EURO7) som innebär kraftigt skärpa krav på minskade CO₂-utsläpp, något som delar av fordonsindustrin menar kommer bli dödsstöten för förbränningsmotorn.

Politiskt satta mål och krav följs upp med ekonomiska morötter. I Sverige tas många initiativ för att underlätta övergången till fossilfria transporter. Vi kan framöver förvänta oss satsningar på exempelvis utbyggd laddinfrastruktur, elvägar, vä- och biogassatsningar och olika reformer för att stimulera och påskynda omställningen av fordonsflottan. Utöver det förväntas EU, i kommande Coronapräglade långtidsbudget, lägga fram enorma satsningar på klimatvänliga reformer – där omställningen av transportsektorn kommer vara en stor del.

”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.”

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör Transportstyrelsen



Förändringstrycket märks, och drivs, också av näringslivet och marknaden. Elbilstillverkaren Tesla har exempelvis sett sitt börsvärde öka markant de senaste åren och värderas nu högre än traditionella fordonstillverkare. Samma explosionsartade utveckling märks för andra nya elbilstillverkare. Detta är uppgångar i värdering som i mycket skapats av de enorma förväntningar som finns på dessa bolag när miljontals fordon världen över så småningom ska bytas ut.

De flesta traditionella fordonstillverkare satsar nu på såväl el- och vätagdrivna fordon. Det gäller också tunga fordon. Volvo AB meddelade exempelvis under oktober 2020 att orderböckerna för helelektriska lastbilar öppnas från 2021, med första leverans beräknad till 2022. Scania meddelade tidigt under 2021 att deras huvudfokus ligger på laddbara tunga fordon.

Snabb utveckling av elbilsförsäljningen ställer nya krav

”Det är Transportstyrelsen som har ansvaret för regelgivningen och jag förutsätter att de uppdaterar detta i takt med utvecklingen”, skrev infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i september 2020 i ett svar till ordföranden för riksdagens trafikutskott Jens Holm (V), som frågat ministern varför det inte finns några särskilda besiktningsregler för laddbara fordon. Fordonsbesiktningsbranschen pratade med Transportstyrelsens generaldirektör Jonas Bjelfvenstam, som menar att reglerna förmodligen behöver anpassas.

”Principiellt tycker jag att regler ska vara grundade på internationell harmonisering och vara så teknikneutrala som möjligt. Samtidigt har vi ju redan idag särreglering och anpassning av föreskrifterna till fossilfordon. Jag tror därför att regelverket behöver anpassas, regelverk måste anpassas i takt med tiden. Så det behövs nog en förändring av föreskrifterna för elfordon, att vi behöver gå den vägen är viktigt att slå fast”, säger Bjelfvenstam.

I Norge, där elbilar utgör en stor och växande del av fordonsflottan, finns särskilda kontrollpunkter för laddbara fordon, något som ännu

inte är fallet i svenska föreskrifter. Transportstyrelsen har Norge under uppsikt.

”Vi har tittat en del på Norge, som har specifika krav på elfordon. Det vi ser är att studierna som gjorts inte visat några kraftfulla effekter av kontrollerna rent säkerhetsmässigt. Så det krävs ett arbete där vi tittar på vilka riskerna är och vad som ska kontrolleras. Det handlar inte bara om fordonen i sig utan också om infrastruktur, laddplatser och annat och

Fakta – Elbilar har särskilda kontrollpunkter vid besiktningen i Norge

- Framdrivningsbatterierna bör undersökas med avseende på synliga fysiska skador och läckor, inklusive lock, kablar, kyl/värme-system och varningsanordningar.
- Kablar i drivsystemet måste kontrolleras för skador och att de är säkert monterade och skyddade.
- Laddningskabeln ska kontrolleras för skador.
- Bilens kontakt och lock bör kontrolleras för skador och överhettning.

riskerna kopplat till det. Där har besiktningsbranschen naturligtvis en viktig roll, men också andra myndigheter och aktörer.”

Regelverket verkar alltså vara på väg att anpassas för att hänga med i teknikutvecklingen. Även om det i nuläget kanske inte förekommer särskilt stora fel på de laddbara fordon som kontrolleras i Norge så behöver man beakta att laddbara fordon är en ung grupp i fordonsflottan. I takt med att elbilar blir allt fler och allt äldre så kommer behovet av regelbunden kontroll av dessa fordon att öka. Därför behöver regelverket förändras redan nu.



Automatisering och AI

Den snabba utvecklingen av datorkraft, framstegen gällande sensorteknik och utbyggnaden av 5G innebär parallellt med utvecklingen av allt mer kraftfull artificiell intelligens att automatiseringen av fordon går framåt. Även om vi ännu inte överlåtit körandet åt datorn helt och hållet så har många nya fordonsmodeller system och funktioner som innebär att bilen vid vissa tillfällen manövreras helt eller delvis autonomt – det vill säga av bilen själv.

I dagsläget handlar det framför allt om funktioner så som att bilen automatiskt håller sig i rätt körfält och håller avstånd till fordon framför eller att bilen parkerar sig själv.

Det finns ett antal existerande automatiserade säkerhetssystem så som adaptiva farthållare, automatiska nödbromssystem, körfältsvarnare och automatiska halv- och helljus som idag inte omfattas av EU:s besiktningdirektiv. Det är

därför nödvändigt att på sikt se över och modernisera EU:s regelverk men redan idag bör nationella föreskrifter anpassas inom ramen för kontrollbesiktningdirektivet.

Mycket tyder på att det inom en relativt snar framtid kommer rulla fordon på svenska vägar där människan till stor

del överlåtit förarrollen till bilens AI. En sådan utveckling är trolig men ligger fortfarande en bit fram i tiden. Redan nu behövs dock åtgärder för att säkerställa att framtidens fordon är säkra och pålitliga.

”Det är en sak att se till att ett helt autonomt fordon är säkert och fungerar vid registrering, men vad händer sen? Fordonet måste fungera hela livscykeln och besiktningen kommer in som en del i arbetet med att verifiera att det blir så.”

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör Transportstyrelsen



Jonas Bjelfvenstam är generaldirektör för Transportstyrelsen och har därför bland annat besiktningensfrågorna på sitt bord. Innan uppdraget på Transportstyrelsen ledde Bjelfvenstam den statliga offentliga utredning som fick namnet "Vägen till självkörande fordon".

Vi fick möjlighet att prata med Jonas, för att få hans bild av utvecklingen av fordonsflottan och hur samhället och besiktningen ska hänga med i den tekniska utvecklingen.

Vägen till självkörande fordon presenterades 2018. Sedan dess har mycket hänt och teknikutvecklingen har gått framåt – men trots det har inte autonoma fordon fått det genomslag många såg framför sig för ett par år sedan. Jonas Bjelfvenstam menar att detta inte behöver vara något negativt:

"Då var hypen kring självkörande bilar väldigt stark, det fanns en okritisk entusiasm runt företeelsen som många tänkte skulle revolutionera fordonsindustrin. Idag ser vi att hypen lagt sig lite och att det snarare sker en evolution, där man bygger på befintliga system och integrerar allt fler autonoma komponenter i fordonen. Jag tror att det är bättre, då kan vi skaffa oss viktiga erfarenheter exempelvis gällande säkerheten och om hur den här typen av fordon fungerar samt hur de ska kontrolleras," säger Bjelfvenstam, som hoppas att utredningen kan sprida kunskap och fungera som faktabank i

det framtida arbetet. Transportstyrelsen jobbar redan aktivt med frågan:

"Transportstyrelsen jobbar självklart med den här frågan, bland annat genom att företräda Sverige i internationella organ som reglerar fordonsfrågor och genom att vara tillsynsmyndighet för den ganska omfattande försöksverksamhet som finns i Sverige gällande autonoma fordon. Just det internationella arbetet är viktigt, för det behövs gränsöverskridande regelverk för detta".

Hur ser du på frågan om hur människor ska våga lita på självkörande fordon? Hur kan reglering, besiktning och andra kontroller utformas för att vi ska våga använda fordonen?

"Om helt självkörande fordon skulle introduceras på en gång i trafiken så skulle det nog mötas av skepsis. Det är därför jag tror den evolutionära processen är bättre, då hinner vi vänja oss vid fenomenet och myndigheter, besiktningensorgan och andra kan reglera på ett bättre sätt vilket jag tror ökar tilliten. Förarstödsystem och andra autonoma system kommer kravställas och regleras, och man måste fundera på vad som händer under bilens livscykel. Det är en sak att se till att ett helt autonomt fordon är säkert och fungerar vid registrering, men vad händer sen? Fordonet måste fungera hela livscykeln och besiktningen kommer in som en del i arbetet med att verifiera att det blir så."

Bjelfvenstam menar att autonoma fordon kan bidra till att nå de mål som finns för transporter i Sverige, exempelvis Nollvisionen, men att fortsatta tester av tekniken är nödvändigt.

”Automatisering är ett viktigt redskap för att klara de transportpolitiska utmaningar och mål vi har. Den viktigaste strategin framåt är att fortsätta med testverksamhet i stor omfattning, gärna i Sverige men också internationellt. Det internationella arbetet är avgörande för hur man kommer kunna gå vidare. Även om Transportstyrelsen och Sverige försöker driva på för en förståelse och acceptans för utvecklingen så är det inte alltid autonoma fordon som står högst upp på andra länders agenda. Det går inte alltid så fort som man önskar sig helt enkelt.”

”Det kommer att krävas en allmän kompetenshöjning.”

Nya fordon kräver höjd kompetens och mer samarbete

Jonas Bjelfvenstam ser att automatisering, digitalisering av fordon och förekomsten av avancerade system blir allt mer centrala och kommer kräva kompetensutveckling och kompetenshöjning i besiktningsbranschen, men också hos myndigheterna.

”Det kommer att krävas en allmän kompetenshöjning om man ska ha möjlighet att greppa hur systemen fungerar och hur man kontrollerar dem” menar Bjelfvenstam. Även om dagens och morgondagens bilar på många sätt håller koll på sig själva så lär det behövas oberoende granskning av systemen även framöver:

”Det finns sofistikerade självdiagnossystem i moderna fordon, men även dessa fallerar och fungerar inte alltid. Så man behöver en oberoende granskning av systemen också. Men då krävs kompetens som klarar det. Samtidigt kommer en stor del av dagens fordon finnas kvar under lång tid framöver och de behöver fortsatt kontrolleras och underhållas. Jag tror

att utmaningen handlar om att besiktningsorganen och vi på Transportstyrelsen behöver hitta rätt kompetens för att möta de nya systemen, samtidigt som man behåller kompetensen gällande dagens fordon och sen bibehåller den bredden.”

Jonas Bjelfvenstam betonar att det alltid är viktigt att ligga i framkant och anpassa sin organisation för framtiden. Kan man kroka arm med andra aktörer så brukar det vara fördelaktigt.

”I takt med att helheten blir allt mer avancerad så är det klart man behöver samarbeta och föra dialog om hur man kan hantera och dra nytta av teknikutvecklingen. Vi som myndighet behöver lyssna brett till olika aktörer, vi behöver ta hänsyn till vad alla berörda tycker och hitta en helhetslösning. Där är fordonsägarna själva viktiga, men besiktningsbranschen är naturligtvis en nyckelspelare.”

Fordonsbesiktningsbranschens förslag för att framtidssäkra kontrollbesiktningen

- Nuvarande regler och föreskrifter bör ses över och uppdateras för att möjliggöra effektiv och relevant kontroll av fordonens autonoma system.
- Särskilda kontrollpunkter för laddbara fordon bör omgående införas i besiktningsregelverket.
- EU:s besiktningspaket bör ses över och göras om för att underlätta regelbunden kontroll av helt autonoma fordon.

Besiktningens roll för minskad klimatpåverkan och bättre miljö

Snabb omställning av fordonsflottan

Vägtrafiken står för ungefär en tredjedel av de klimatskadliga utsläppen och det är utsläppen från personbilar och tunga fordon som dominerar. Sverige har satt upp mycket ambitiösa mål för att minska utsläppen, bland annat målet om att Sverige år 2045 inte ska ha några netto-utsläpp av koldioxid alls. För att nå dessa mål måste förstas fordonsflottan ställas om. Som vi tidigare beskrivit så sker just nu en explosionsartad utveckling av både utbud och efterfrågan på laddbara fordon. Många privatpersoner och företag vill bli klimatvänliga. Samtidigt finns ett kraftigt politiskt reformtryck, i Sverige, EU och på global nivå.

Även om fordonsflottan elektrifieras i en accelererande takt så kvarstår ett faktum: resan till en helt fossiloberoende fordonsflotta kommer ta lång tid. I Sverige finns nära 6 miljoner fordon i trafik. De allra flesta av dessa fordon är bensin- och dieselfordon. Även om prognoserna för framtiden visar på att en betydande andel fordon kommer vara eldrivna och även om nya bilar med förbränningsmotor kanske inte kommer säljas efter 2030 så kommer miljoner diesel- och bensindrivna fordon fortsätta trafikera vägarna för lång tid framöver.

I ett scenario där 50 % av fordonsparken utgörs av laddbara fordon år 2030 så kommer resterande 50 % vara fordon med förbränningsmotor. Utgår vi från hur många personbilar som idag finns i trafik i Sverige så innebär detta cirka 2 500 000 fordon, och räknar man in tunga fordon blir siffran ännu högre. Även om biodrivmedel används i allt högre utsträckning, både höginblandat och som en del av reduktionsplikten, så kvarstår behovet att kontrollera att utsläppen inte blir för höga. Behovet av att regelbundet kontrollera utsläppen från fordon kommer finnas under överskådlig tid.

Utöver koldioxid släpper bensin- och dieselfordon ut ämnen och partiklar som bidrar till

luftföroreningar som kan vara mycket skadliga för människor och natur. Att luftföroreningar är ett stort hälsoproblem är välbelagt. Enligt Trafikverket avlider 3 000 människor i Sverige i förtid varje år som en följd av utsläpp från trafiken. Detta har påvisats i flertalet studier, bland annat av IVL. Det råder alltså inget tvivel om att de skadliga utsläppen från trafiken måste minimeras så mycket det bara går – för både klimatet och hälsans skull.

För att råda bot på de skadliga utsläppen sätts krav på maxhalter av ämnen och partiklar, när ett nytt fordon godkänns. Besiktningsorganen ska sedan löpande kontrollera så att ett fordon inte försämrat sin miljöprestanda i en otillåten grad. Vilka utsläppsnivåer av skadliga ämnen och partiklar som anses vara otillåtna vid en besiktning i Sverige anges dels av EU-direktiv som anger miniminivån och dels av svenska föreskrifter som tas fram av Transportstyrelsen.

Svenska regelverket är fortfarande eftersatt

2018 förändrades det svenska besiktningsregelverket och till mångas förvåning sänktes kraven vad gäller utsläpp. Bland annat undantogs dieselfordon äldre än 20 år från relevant miljökontroll. Den största förändringen var att generella gränsvärden infördes: Tidigare jämfördes bilens utsläpp av skadliga partiklar och ämnen mot ett värde som tillverkaren satt specifikt för fordonet, det så kallade skyltvärdet – medan besiktningsorganen efter regeländringen mäter utsläppen mot ett generellt värde som i de flesta fall är markant högre än skyltvärdet.

Förändringen innebär alltså att toleransen för hur höga utsläpp som tillåts för att få godkänt på miljökontrollen har höjts. Detta skedde helt i onödan. Ytterst få andra EU-länder har gjort samma tolkning av reglerna som Sverige.

Med tanke på att omkring 3 000 förtida dödsfall per år i Sverige orsakas av luftföroreningar från trafiken så är det avgörande att fortsatt ha en relevant miljökontroll vid besiktningen.

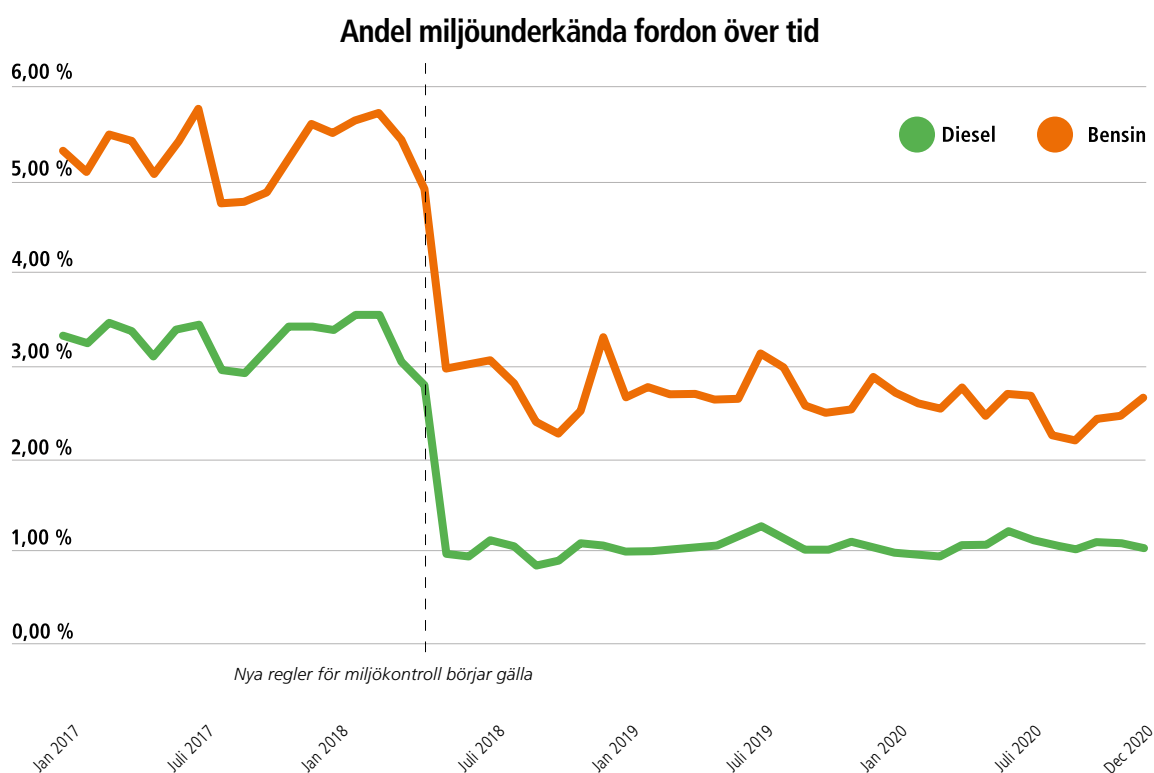


Som Fordonsbesiktningsbranschen konstaterat i tidigare branschrapporter så är Sverige numera bland de sämsta i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning. Det finns dock ingenting som formellt hindrar Sverige från att ställa högre krav, men trots detta kvarstår det generösa svenska regelverket.

Förändringen av regelverket för miljökontroll har fått ett dramatiskt utfall i verkligheten. Andelen fordon som underkänns vid besiktningen minskade dramatiskt när de nya reglerna började gälla och har hållit sig på en strukturellt lägre nivå sedan dess. I praktiken innebär detta att fler fordon med höga utsläpp trafikerar våra gator och vägar.

Fordonsbesiktningsbranschen har vid upp-

repade tillfällen påtalat för ansvariga myndigheter, regeringen och riksdagen att den svenska föreskriften är långt mer generös än andra länders och att EU-reglerna tillåter hårdare gränser för utsläppsnivåer av skadliga ämnen och partiklar. Vi ser det som vårt professionella ansvar att peka på problem även när det gäller de regelverk vi har att tillämpa. Trots detta har ingenting hänt på området på flera år. Det är viktigt att påminna sig om att utsläpp av dessa ämnen och partiklar utgör en mycket allvarlig hälsofara för människor och att varje sänkning av utsläppen är positiv för folkhälsan. Coronapandemin har av förståeliga skäl tagit fokus från frågan, men nu är det dags för Transportstyrelsen och regeringen att agera.



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



Nya tekniker är under utveckling – men för att de ska vara effektiva krävs relevanta gränsvärden

I dagsläget kontrolleras partikelutsläpp genom att bedöma röktätheten i bilens avgaser. Det pågår försök med och utveckling av nya metoder för att mäta och kontrollera skadliga utsläpp. Ett sådant exempel är partikelräkning, en teknik för att räkna antalet partiklar i fordonets avgaser. På detta sätt kan man avgöra om avgasreningen fungerar, eller om fordonet behöver åtgärdas så att partikelutsläppen minimeras.

På EU-nivå diskuteras just nu också hur fordonens verkliga bränsleförbrukning ska kontrolleras och mätas. Besiktningsorganen har alla möjligheter att utläsa den verkliga bränsleförbrukningen via fordonets eget system. Det

finns en tydlig fördel att låta en oberoende part granska detta – och ytterligare fördelar fås om mätning kan ske regelbundet i samband med kontrollbesiktningen.

Även om tekniken utvecklas så kan man inte vänta tills nya metoder är färdigtestade och implementerade – det är helt nödvändigt att redan nu göra det som går för att minimera de skadliga utsläpp som fordon ger upphov till.

Dessutom spelar det mindre roll om en metod är väldigt effektiv på att upptäcka förhöjda utsläpp av exempelvis partiklar – om gränsvärden och regelverk innebär att fordonet ändå godkänns vid besiktningen. På så sätt behöver regelverken hänga ihop med teknikutvecklingen. Sverige kan enkelt återgå till att ställa relevanta miljökrav vid besiktningen. Det som behövs är en förändring av gällande föreskrift.

Fordonsbesiktningsbranschens förslag för minskad klimatpåverkan och bättre miljö

- Besiktningsföreskrifterna bör omgående justeras så att miljökraven som ställs vid besiktning skärps. Målsättningen bör vara att ligga i topp i EU snarare än i botten.
- EU:s besiktningspaket behöver moderniseras vad gäller mätmetoder och minimigränsvärden för tillåtna utsläppsgränser behöver skärpas.
- Den verkliga bränsleförbrukningen i nya fordon bör övervakas och utläsas av oberoende besiktningsorgan i samband med kontrollbesiktning.
- Sverige bör så snart som möjligt införa nya mätmetoder för skadliga partiklar och ämnen i avgaserna.





Trafiksäkerheten kan förbättras med moderna besiktningregler

VARJE DÖDSFALL I TRAFIKEN är en tragedi för den drabbade och dennes närstående, men också för samhället. Det är därför vi i Sverige arbetar utifrån visionen att ingen ska omkomma eller allvarligt skadas i trafiken – Nollvisionen. 2020 blev ett förhållandevis bra år för trafiksäkerheten. För första gången omkom färre än 200 personer i vägtrafikolyckor – den exakta siffran för 2020 blev 190 personer.

En del av minskningen av olyckor med dödlig utgång under 2020 kan sannolikt tillskrivas coronapandemin – när aktiviteten i samhället minskade generellt och människor blev mindre rörliga så minskade också trafiken på vägarna. I huvudsak beror dock det över tid minskande antalet avlidna i trafiken på att Sverige bedriver ett systematiskt och envist arbete för att nå Nollvisionen.

Kontrollbesiktning är samhällets sätt att

säkerställa att fordonsflottan är i ett trafiksäkert skick och är därför en central del i arbetet med att uppnå Nollvisionen. Syftet med kontrollbesiktningen är att säkerställa att bilen inte försämrats i en otillåten grad och blivit trafikfarlig. Vikten av besiktning understryks av det faktum att fordon som inte genomgått kontrollbesiktning inom föreskriven tid får körförbud. Genom besiktning kan fordon med fel och brister som kan innebära att de utgör en fara i trafiken identifieras – och fordonsägaren kan därmed se till att dessa fel och brister åtgärdas.

Eftersom ett fordon slits i takt med att det används så behövs kontinuerlig och oberoende uppföljning av fordonets skick. Det är därför kontrollbesiktning sker med fasta, regelbundna intervaller. Tack vare detta så kan olyckor undvikas som beror på tekniska fel eller brister i fordonets konstruktion som uppstått genom

Rollfördelningen i trafiksäkerhetsarbetet

Väginfrastrukturen

Hur vägar utformas är viktigt för trafiksäkerheten. Utbyggnaden av 2+1-vägar har exempelvis minskat olycksrisken avsevärt. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att infrastrukturen byggs säkert och hålls i gott skick.

Trafikregler och lagar

Riksdag, regering och trafik- och transportmyndigheter bestämmer vilka regler som ska gälla i trafiken, exempelvis vad gäller hastighetsbegränsningar, nykterhet, bältesanvändning och övriga trafikregler.

Efterlevnad av regler och lagar

Polismyndigheten och andra rättsvårdande myndigheter har ansvar för att se till att

trafikanter efterlever de regler och lagar som bestämmer hur vi får agera i trafiken. Andra myndigheter så som Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket övervakar också regelefterlevnad kopplat till trafiksäkerhet.

Fordonen

För att nå Nollvisionen behöver fordonen vara så trafiksäkra som möjligt. Fordon som sätts på marknaden ska vara säkra och fordonet ska under sin livstid vara i ett sådant skick att det inte utgör en trafikfara. Fordonstillverkarna har ett stort ansvar i att tillverka säkra fordon, medan besiktningsorganen och Polisen ansvarar för oberoende kontroll av att fordonen under hela sin livstid lever upp till de krav samhället ställer.



förslitning. Utan oberoende kontrollbesiktning så hade ingen opartisk bedömning av fordonets miljö- och säkerhetsprestanda skett. Då hade fordonsägaren varit beroende av att själv hålla koll på fordonets skick eller att överlåta det till aktörer som samtidigt tjänar pengar på att reparera eller sälja fordon.

Säkerhetsfunktioner som är självklara i dagens fordon kontrolleras inte

Vid besiktningen kontrolleras flertalet aspekter av fordonets säkerhets- och miljöprestanda. Skicket på fjädring, däck, styrsystem och bromsledningar kontrolleras för att upptäcka brister som riskerar orsaka haverier. Utöver det kontrolleras bilens bromsar, bland annat genom provkörning av fordonet. Vi säkerställer att grundläggande men avgörande funktioner i bilen är felfria, exempelvis att strålkastarna fungerar som den ska, att hjulen sitter fast och att bältet uppfyller sin funktion.

En kontrollbesiktning innehåller således flera moment som är avgörande för hur trafiksäkert ett fordon är, både för omgivningen och för de som färdas i fordonet. Det finns dock flera moment som skulle kunna adderas för att förbättra trafiksäkerhetsdelen av kontrollbesiktningen. Besiktningföreskrifterna ligger långt efter teknikutvecklingen när det gäller moderna säkerhetssystem. Exempel på system som får kontrolleras enligt gällande EU-direktiv men som inte ingår i de svenska föreskrifterna är låsningsfria bromsar, elektroniska bromssystem, bältespåminnare, bältessträckare, elektroniska avlastare för bälten, krockkuddar och anti-sladdsystem.

Många av dessa system aktiveras enbart vid akuta situationer och är svåra för fordonsägaren att själv ha kontroll på. Föraren och medtrafikanterna måste kunna lita på att systemen fungerar. Fordonen är tillverkade och sålda med viss utrustning och funktionen på dessa måste upprätthållas för att inte skapa falsk säkerhetskänsla och vid bristfällig funktion leda till olycka, som i värsta fall kan orsaka personskador eller dödsfall.

Tunga fordon brister ofta i trafiksäkerhet

Varje år besiktigas över 200 000 tunga fordon. I huvudsak handlar detta om tunga lastbilar (över 3,5 ton), tunga lastbilsläp, bussar och husbilar. Vid besiktningen av sådana fordon undersöks exempelvis bromsar och bärigheten i konstruktionen.

Andelen tunga lastbilar och tunga lastbilsläp som underkänns vid besiktningen är hög. Omkring 40–45 % av dessa fordon underkänns helt och många får godkänt men med brister som ägaren måste åtgärda. En minoritet av alla besiktade tunga lastbilar och släp får grönt ljus vid besiktningen.

Det finns flera indikationer på att trafiksäkerhetsarbetet kan förbättras inom de tunga transportererna. När Arbetsmiljöverket och Polisen under slutet av 2020 genomförde oanmälda inspektioner av 340 tunga och lätta lastbilar hittades 300 säkerhetsbrister. Sju av tio kontrollerade åkerier hade brister. En stor del av bristerna handlar om dålig lastsäkring, överlast och att lastbilarnas bakgavellyftar var obesiktade.

Just överlast är ett problem som Trafikverket har observerat. Nästan hälften av de tunga fordonen som trafikerar våra vägar är överlastade, visar Trafikverkets mätningar från 2019. Dessutom noterar myndigheten en illavarslande trend där andelen lastbilar med överlast ökat från 23 % år 2014 till 45 % 2019. Vid överlast ökar risken för olyckor och fordonets kör- och säkerhetsgenskaper förändras. Det kan dessutom vara så att lastbilens konstruktion inte är anpassad till den last som fordonet bär. Detta kan få konsekvenser för om en olycka sker.

De säkerhetsproblem som myndigheter noterat bland tunga fordon belyser vikten av att kontinuerligt besiktiga dessa typer av fordon. Konsekvenserna kan bli svåra av att en lastbil med för mycket och dessutom dåligt säkrad last i sin släpvagn dessutom har dåliga bromsar eller brister i viktiga säkerhetssystem. Allvarliga olyckor kan undvikas om exempelvis försämrade bromsar upptäcks vid besiktningen och sedan åtgärdas.

Fordonsbesiktningsbranschens förslag för att utveckla kontrollen av trafiksäkerhet

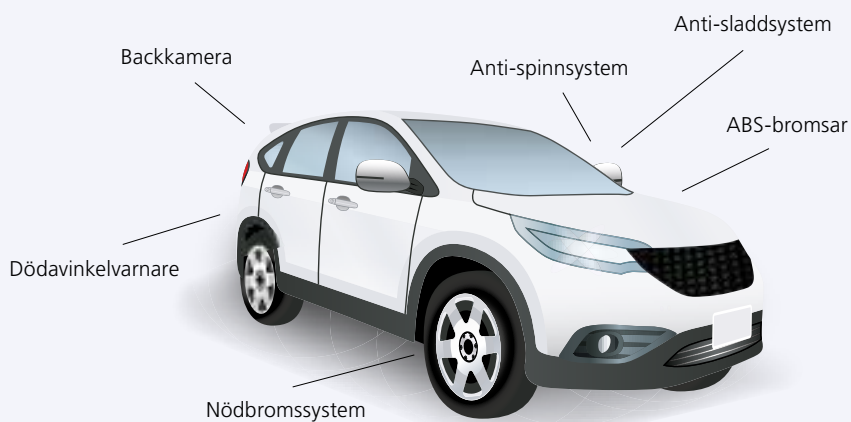
- Föreskrifterna som bestämmer innehållet i kontrollbesiktning bör uppdateras så att moderna säkerhetssystem omfattas av besiktningen.
- Se över besiktningsregelverket för att möjliggöra än mer effektiv kontroll av tunga fordon.



Fakta

ABS-bromsar, antisladdsystem, krockkuddar och annan viktig säkerhetsutrustning genomgår endast en begränsad funktionskontroll vid besiktning. För att få godkänt på en besiktning behöver bilen ha en varningstriangel i bakluckan, men om panikbromsfunktionen fungerar eller inte har ingen betydelse för utfallet av besiktningen – ett tydligt exempel på att regelverket inte är anpassat efter dagens fordon.

Moderna säkerhetssystem med begränsad funktionskontroll



Källförteckning

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

Transportstyrelsens tillsyn och marknadsövervakning av fordonsbesiktningensmarknaden 2020

https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/fordon/besiktning/pm_om_fordonsbesiktningensmarknaden_januari_till_och_med_april_2020.pdf

https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/fordon/besiktning/pm_om_fordonsbesiktningensmarknaden_maj_till_och_med_augusti_2020.pdf

Transportstyrelsen: Fordonsbesiktning i glesbygd, 2020

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/fordonsbesiktning-i-glesbygd/>

Riksrevisionen granskar omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon

<https://www.riksrevisionen.se/nu-granskas/pa-gaende-granskningar/omregleringen-av-besiktningensmarknaden-for-fordon.html>

Trafikanalys: Prognos laddbara fordon 2030

<https://www.trafa.se/vagtrafik/om-fordonsprognoser-9088/#:~:text=2030%2Dsekretariatet%20har%20ocks%C3%A5%20nyligen,000%20och%201%20500%20000>

2030-sekretariatet: Prognos laddbara fordon 2030

<http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2020/01/Prognos-bilpar-ken-2030-2030-sekretariatet-januari-2020.pdf>

Stockholms Handelskammare prognos Laddbara fordon 2030

<https://www.chamber.se/rapporter/elbilar-pa-frammarsch.htm>

Utfasningsutredningen: Utredning om utfasning av fossila drivmedel och försäljning av nya bensin och dieslbilar

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/12/utredning-tillsatt-om-utfasning-av-fossila-drivmedel-samt-forbud-mot-forsaljning-av-nya-bensin--och-dieslbilar/>

Bil Sweden:**Statistik nyregistrerade personbilar**

https://www.bilsweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2020/definitiva-nyregistreringar-under-2020

Trafikverket: Vägtrafikens utsläpp

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/Luft/Vagtrafikens-utslapp/#:~:text=L%C3%A4s%20mer%20i%20VL%3As,och%20cirka%20200%20p%C3%A5%20slitagepartiklar>

Statens Vegvesen, Norge**EU-kontroll – extra kontrollpunkter för el- och hybridbilar**

<https://lovdata.no/static/SF/sf-20090513-0591-01-07.pdf?timestamp=1609715128000>

Riksdagen:**Skriftlig fråga från Jens Holm till Tomas Eneroth om kontroll av elbilar, 2020**

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/skriftlig-fraga/kontroll-av-elbilar_H7112120

Trafikverket:**Kartläggning av överlast i tunga lastbilar**

<https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/Nationellt/2020/2020-06/nastan-halften-av-de-tunga-fordonen-ar-overlastade/>

SvD: Polisen och Arbetsmiljöverket granskar tunga transporter

<https://www.svd.se/ny-granskning-akeribranschen-full-av-olagligheter>

Transportstyrelsen: Olycksstatistik 2020

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>

Vägen till självkörande fordon, SOU 2018:16 del 1 och del 2, 2018

https://www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del1_webb.pdf

https://www.regeringen.se/49381d/contentassets/0fc1ef6f51794961b20c0c9a965164f6/sou-2018_16_del2_webb.pdf

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.

**FORDONS
BESIKTNINGS
BRANSCHEN**

EN DEL AV SWETIC