

BRANSCHRAPPORT

2022



FBB

Fordonsbesiktningsbranschen

Tryckort
BrandFactory Farsta

Tryckår
2022

Innehållsförteckning

Ordförande har ordet	5
Om fordonsbesiktning	6
*Indragen ackreditering för DEKRA Automotive AB	8
Miljö	10
Sverige går åt fel håll i miljökontrollen.....	11
Sveriges besiktningsorgan bidrar till framtidens miljökontroll.....	12
Valspecial 2022	15
Frågor till partierna.....	15
Senaste nytt: Riksdagen har röstat igenom ett tillkännagivande om miljökontrollen	20
Fordonsbesiktningsbranschens kommentar	20
Framtidens fordonsflotta	21
Sverige ligger efter i regelarbetet	21
Högre brandfrekvens i laddbara fordon?.....	23
Så gör andra länder sina kontroller av elfordon	23
Autonoma fordon	23
Trafiksäkerhet	25
Maria Krafft visar vägen i trafiksäkerhetsarbetet	27
Olyckor med A-traktorer och mopedbilar ökar	30
eCall.....	32
Trafiksäkerheten försämrades när inställelsetiden för besiktning tillfälligt förlängdes.....	34
Besiktning och EU	37
Revidering av besiktningspaketet på gång	37
Det här är CITA.....	39
On-Board Fuel Consumption Measurement	40
Källförteckning	42

Ordförande har ordet

DU SITTER NU med Fordonsbesiktningsbranschens branschrapport, den sjätte i ordningen, i din hand. Det har varit ett händelserikt år som i stora delar fortfarande präglats av coronapandemin. Vi ser i denna rapport tillbaka på året 2021 för att dra lärdom och följa upp utestående frågor. Vi vill också belysa vad vi har med oss framåt. I september är det val. Vi har tagit pulsen på riksdagspartiernas fordonsansvariga företrädare och bland annat frågat; Om ditt parti hamnar i regeringsställning, vilka förändringar inom fordonsbesiktning ser du som mest prioriterade att genomföra?

Omställningen av fordonsflottan pågår för fullt. Bilarna blir allt smartare och en allt större andel går på batteri. Den globala elbilsförsäljningen tog rejäl fart under första halvåret av 2021 och Europa leder ligan med en andel av laddbara fordon på hela 14 procent – en dubbling från 2020.

Dessvärre sker inte omställningen av fordonsbesiktningen i Sverige i samma takt som de nya fordonen utvecklas. Regelverket halkar allt längre efter, vilket innebär en allvarig trafiksäkerhetsrisk som växer i takt med att allt fler elbilar trafikerar våra gator. Vi i Fordonsbesiktningsbranschen fortsätter outtröttligt att påtala bristerna för Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för att uppdatera regelverket i takt med fordonens utveckling. Min förhoppning är att jag i nästa branschrapport kan meddela att nya, uppdaterade föreskrifter finns på plats.

En annan återkommande fråga handlar om miljökontrollen. Vi alla som arbetar med fordonsbesiktning kan skriva under på att det är bedrövligt att Sverige fortfarande är bland de sämsta i EU när det gäller avgaskontroll. Avgaserna dödar och de fordonen som är de värsta miljöbovarna skulle lätt kunna hittas och åtgärdas. Vi uppvakter flitigt både Transportstyrelsen och de

politiskt ansvariga i regeringen och riksdagen för att få till en förändring eftersom vi vet att Sverige kan bättre!

I fjolårets branschrapport skrev vi om EU:s så kallade omnibusundantag – ett undantag som Sverige införde och innebar att fordon som skulle besiktigas mellan februari och augusti 2020 fick förlängd inställelsetid med sju månader. Nu har tiden gått och kontrollbesiktning på alla de fordon som utnyttjade undantaget har genomförts. Facit är tydligt: de som utnyttjade undantaget hade en betydligt högre andel anmärkningar när de väl besiktigades. Det är ett kvitto på att dagens frekvens på besiktning ligger på en bra nivå och att fordonsbesiktning är en vital samhällsverksamhet för trafiksäkerheten och miljön. I årets rapport har vi också fått en pratstund med Maria Krafft som är huvudansvarig för Sveriges trafiksäkerhetsarbete på Trafikverket. Vad ser hon för utmaningar de kommande åren och hur kan vi i Fordonsbesiktningsbranschen hjälpa till?

Slutligen blickar vi utanför Sveriges gränser. Ett arbete har påbörjats med att revidera EU:s besiktningspaket, reglerna som medlemsstaterna sedan utgår ifrån i sin tillämpning. Vi har pratat med Eduard Fernández, chef för CITA, International Motor Vehicle Inspection Committee som är den internationella branschorganisationen för besiktningsfrågor, om vilka frågor som de just nu driver på gemensam europeisk nivå.

Med förhoppning om givande läsning!



Tord Fornander





Om fordonsbesiktning

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

I genomsnitt görs cirka 6 miljoner besiktningar per år. Av dem är cirka 200 000 tunga lastbilar och tunga släp, vars bromsar, konstruktion och andra trafiksäkerhetsrelaterade funktioner kontrolleras noggrant. Det är

genom fordonsbesiktning som samhället ser till att fordon fungerar tillförlitligt. Därför är besiktning i allra högsta grad ett intresse för såväl samhället som den enskilde trafikanten.

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



Det får inte finnas något som helst beroendeförhållande mellan ett besiktningsorgan och en tillverkare eller importör av fordon.

Besiktningsorganens verksamhet övervakas av myndigheterna Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac. Det är också Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för att översätta gemensamma EU-regler om besiktning och föreskriva om hur dessa ska tillämpas i Sverige. Besiktningen är reglerad i fordonslagen och fordonsförordningen

samt Transportstyrelsens föreskrifter. För att få bedriva verksamhet måste varje besiktningsföretag vara ackrediterat. Ackrediteringen utfärdas av Swedac, som också utövar regelbunden tillsyn att de ackrediterade besiktningsorganen uppfyller de krav som finns. Utöver det krävs personliga certifikat för varje enskild besiktnings-tekniker, som uppdateras löpande.

Sammanfattningsvis innebär detta 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.

Snabba fakta om besiktningsbranschen

- Cirka 6,15 miljoner besiktningar genomfördes under 2021.
- 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 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 2021 utfärdades cirka 11 500 körförbud vid kontrollbesiktning eller efterkontroll. Det motsvarar cirka 950 per månad.
- I Sverige är besiktningen konkurrensutsatt sedan 2010. Sedan omregleringen har antalet stationer ökat från 196 till 568 stationer.
- Idag arbetar cirka 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 besiktningsorgan får utföra fordonsbesiktning i fri konkurrens. I grunden är dock besiktningen ett strikt reglerat samhällsuppdrag.
- Fordonsbesiktningsbranschens medlemmar 2021: Svensk Bilprovning, Opus, Besikta, Carspect, DEKRA Automotive AB* och Ystads Bilbesiktning. Sammanlagt utför de över 99 procent av besiktningarna i Sverige.

* Indragen ackreditering för DEKRA Automotive AB

I december 2021 beslutade Swedac att dra tillbaka ackrediteringen för DEKRA Automotive på grund av anmärkningar i den årliga tillsynen. DEKRA Automotive överklagade Swedacs beslut. Efter att rättsliga instanser inte har beviljat inhihering valde DEKRA Automotive att återkalla sitt överklagande av Swedacs beslut.

Eftersom DEKRA Automotive för närvarande inte är ett ackrediterat besiktningsföretag uppfyller de inte längre kraven för medlemskap i Fordonsbesiktningsbranschen. DEKRA Automotive är därför i nuläget inte medlem i Fordonsbesiktningsbranschen. DEKRA Automotive har aviserat att man har för avsikt att ansöka om ny ackreditering.

Fordonsbesiktning är myndighetsutövning som utförs av konkurrerande, ackrediterade besiktningsföretag. Det är avgörande att alla verksamma besiktningsföretag når upp till de högt ställda krav som ställs för att utöva kontrollbesiktning och därmed säkerställa trafiksäkerheten i Sverige.

På de orter där DEKRA bedrev besiktning finns minst ett annat besiktningsföretag med tillräcklig kapacitet etablerat. Tillgänglighet och möjlighet till kontrollbesiktning för fordonsägare i Sverige är därför fortsatt god.



Miljö

TRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN BESTÅR

av såväl klimatpåverkande utsläpp av främst koldioxid som andra skadliga avgaser samt buller och andra ingrepp i naturen.

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av koldioxidekvivalenter (31 procent år 2020). Den största delen kommer från personbilar. Utsläppen från trafiken har minskat med nära 9 procent jämfört med 2019, vilket till stor del beror på händelser relaterade till Covid-19-pandemin eller andra tillfälliga utsläppsminskningar, såsom minskad biltrafik. Även om utsläppen minskat med totalt 35 procent sedan 1990, är halterna av luftföroreningar som partiklar, kväveoxider och marknära ozon fortfarande skadligt höga på många platser.

I Sverige finns nära 6 miljoner fordon i trafik. Av dessa är cirka 5 procent elfordon (både laddhybrider och rena elfordon), vilket innebär att den stora merparten av fordonsflottan fortfarande består av bensin- och dieselfordon. Även om fordonsflottan elektrifieras i en ökande takt kommer resan till en helt fossiloberoende fordonsflotta att ta tid.

Trafikens luftföroreningar uppskattas på ett år totalt orsaka minst 3 000 förtida dödsfall i Sverige. I genomsnitt förkortas livslängden med drygt 11 år. Inom EU är motsvarande siffra 300 000 personer och globalt dör årligen sju miljoner människor i förtid på grund av luftföroreningar. Det är halten av föroreningar i luften som i första hand påverkar vår miljö och hälsa. Om barn utsätts för luftföroreningar kan bland annat utvecklingen av lungorna hämmas och lungfunktionen påverkas. Konsekvenserna för liv och hälsa är alltså mycket större än av trafikolyckor, men mindre tydliga och plötsliga.

Partiklar uppstår dels vid ofullständig förbränning i motorerna, dels som slitagepartiklar från däck, väg och bromsar. Slitagepartiklar ger till exempel i större utsträckning luftvägsbesvär hos personer med astma, medan förbränningsgenererade partiklar har koppling till hjärt- och kärlsjukdomar.

För att mäta halterna av föroreningar i luften används enheten ug/m³, mikrogram per kubikmeter. I WHO:s nya rekommendationer som presenterades i september 2021 föreslås ett årligt gränsvärde om 5 ug/m³. Det är en halvering jämfört med tidigare riktlinjer på 10 ug/m³. De skärpta rekommendationerna är ett svar på Europeiska miljöbyråns (EEA) undersökning som konstaterade att halterna av luftföroreningar fortsatt är höga i de flesta europeiska länder. Variationerna mellan olika platser är stora och det är inte bara städer som är utsatta.

Fordonsbesiktningens utsläppskontroll är ett av många bidrag i kampen för att minska luftföroreningar och belastningar på miljön och människors hälsa. På dieslbilar från 2005 eller som är nyare än så, görs en del av miljökontrollen elektroniskt; en så kallad OBD-kontroll (On Board Diagnostic eller Omborddiagnos). OBD-kontrollen genomförs med hjälp av ett diagnosverktyg som kopplas till ett uttag som normalt sitter under instrumentpanelen. Verktyget läser av registrerade felkoder som kan kopplas till fordonets avgasrenande system.

Enligt både EU:s och Sveriges regelverk ska också en kontroll av röktäthet, där alltså partiklar ingår, göras på nyare dieslbilar. För flertalet nyare fordon krävs partikelfilter för att man ska klara utsläppskraven vid besiktning. När ett sådant filter fungerar som det ska minskar det utsläppen av skadliga partiklar med upp till 99 procent. För att kontrollera partikelhalten och andra skadliga ämnen i avgaserna görs en så kallad opacitetsmätning. Genom att mäta hur mycket ljus som släpps igenom avgaserna fås ett värde (absorptionskoefficient) fram på hur tät röken är. Om avgaserna har ett högre värde än tillåtet innebär det bland annat att antalet partiklar och föroreningar i avgaserna efter är högre än vad de ska vara. De flesta fordonstillverkare anger ett specifikt värde för vilken täthet avgaser från den specifika fordonsmodellen ska ha när avgasreningen

fungerar. Detta är det så kallade skyltvärdet. Det uppmätta värdet ska jämföras med de nivåer som angetts av tillverkaren. Bilar som är äldre än 20 år har däremot ett undantag från opacitetsmätning i Sverige. Det är olyckligt, eftersom äldre bilar saknar många av de avgasrenande funktioner som nyare bilar har. Det är inte rimligt att de fordon som släpper ut mest ska vara helt undantagna från mätning av utsläppen.

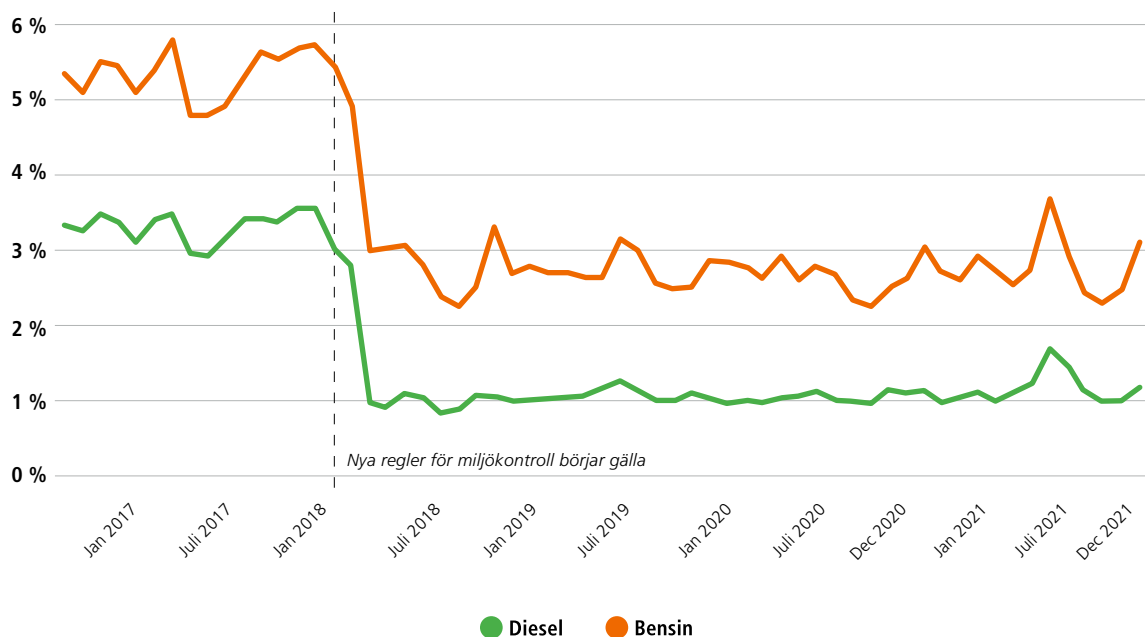
Sverige går åt fel håll i miljökontrollen

2018 förändrades det svenska besiktningsregverket av Transportstyrelsen och kraven sänktes drastiskt vad gäller röktäthet. Mätning mot skyltvärdet togs helt bort och istället görs mätningen endast mot generella gränsvärden, som i de allra flesta fall är markant högre än skyltvärdet. Dieselfordon som är äldre än 20 år undantogs helt från relevant miljökontroll. Det innebär att toleransen för hur höga utsläpp

som tillåts för att få godkänt på miljökontrollen har höjts markant. Transportstyrelsen hänvisar till ett förändrat EU-direktiv, men flertalet andra EU-länder har bibehållit skyltvärdet som mät punkt och har således en mer effektiv miljöbesiktning än Sverige.

Som Fordonsbesiktningsbranschen återkommande larmat om är Sverige numera bland de sämsta i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning. Det finns ingenting som formellt hindrar Sverige från att ställa högre krav, men trots detta har ingen förändring på området skett. Andelen fordon som underkänns vid besiktningen på grund av miljökontrollen minskade dramatiskt när de nya reglerna började gälla 2018 och har sedan dess hållit sig på en strukturellt lägre nivå. Det är hög tid för riksdag och regering att ta initiativ för att ändra på Transportstyrelsens beslut om försämrade gränsvärden vid miljökontrollen.

Andel miljöunderkända fordon över tid



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

Sveriges besiktningsorgan bidrar till framtidens miljökontroll

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 varje enskild partikel i fordonets avgaser. På detta sätt kan man avgöra om avgasreningen fungerar eller om fordonet behöver åtgärdas så att partikelutsläppen minimeras.

Utvecklingen går snabbt framåt. På en besiktningsstation utanför Borås pågår testning av en ny mätmetod, som är en del i ett utvecklingsprojekt som drivs av ett amerikanskt företag som heter 3DATX Corporation. Mätmetoden kan mäta partiklar och kväveoxider (NOx), som tidigare aldrig har kunnat mätas.

Stefan Bjurkvist är driftansvarig på en besiktningsstation i Borås och han har varit med från när projektet sjösattes.

– Det startade i januari 2021. Vi är nog en av de första i Sverige som deltar i detta och vi gör det helt ideellt för att få fram nya, mer effektiva mätmetoder, säger han.

Utrustningen ser ut som en ganska vanlig svart portföljväska. Väskan har ett rejält handtag och man ser tydligt två slangar som kopplas till den. Stefan visar hur den ena änden på slangen fästs på avgasröret och den andra

änden leds till ren luft utomhus (utblås av avlästa avgaser). En stor skillnad från dagens miljökontroll är att mätningen inte enbart är stationär. Den nya mätmetoden genomförs alltså även när bilen körs. Då läggs väskan i bagageutrymmet medan utrustningen gör jobbet. Via en OBD-plugg får man ut de parametrar man vill åt för att kunna räkna ut mer exakt hur mycket som släpps ut. Förutom avgaser läses driftsdata från bilen under testcykeln för att kunna avgöra om mätvärdena är relevanta beroende på bland annat motorbelastning, varvtal, hastighet och temperatur.

– Vi får ut mycket mer intressant information än tidigare. Den enskilt största skillnaden handlar om att vi kan mäta partiklar på en exakt nivå, säger Stefan Bjurkvist.

Han är mycket kritisk till hur nuvarande miljökontroll fungerar och menar att regelverket inte bara är eftersatt – det är otillräckliga ämnen som mäts också.

– Idag tittar vi på hur mycket bilen sotar i en opacitetsmätning, det vill säga röktheten och utifrån det drar man en slutsats om partikelhalten. Om man ser på fordonsflottan och de allt nyare bilarna så är det få bilar som sotar. Dessutom har gränsvärdena höjts. Man missar målet med att mäta farliga partiklar och gaser.

Den nya mätmetoden mäter flera gaser vid förbränning som till exempel kväveoxider (NOx). Partiklar, både slitagepartiklar och partiklar som uppstår vid ofullständig förbränning, mäts ner till nanonivå. Det är möjligt att få fram exakta siffror som sedan kan användas för att kontrollera att bilarna håller vad de lovar samt att genom återkommande besiktning kontrollera att löftena håller under en längre tidsperiod. I dagsläget testas de nya mätmetoderna enbart på personbilar.

– 3DATX Corporation efterfrågade mätningar i norra Europa för att se om det blir någon skillnad i kallare klimat. Vi genomför mätningar på alla personbilar vi besiktigar och vi mäter på exakt samma sätt varje gång för att kunna bidra med data till den större studien. Det är viktigt att vi gör allt på precis samma sätt för trovärdigheten och för att vi ska kunna jämföra resultaten.

Fakta om kväveoxider NOx

En gas som irriterar luftvägar och som kan orsaka andningsproblem och allergier från inflammation i luftvägarna och lungorna. Vid höga koncentrationer är NOx giftig.

NOx i tät befolkade och trafikerade städer med hög koncentration av utsläpp indikerar avsevärda risker för hälsan.

NOx reagerar med andra ämnen i atmosfären och kan bilda surt regn.

Källa: www.se.hydrive.com



Stefan Bjurkvist, driftansvarig för Opus Bilprovning Borås och medverkande i projektet om ny mätmetod för partikelmätning

Ålder: 35

Familj: Fru och två barn.

Bakgrund: Fordonsprogrammet och tidigare bilmekaniker. Stort fordonsintresse som bidrog till att han sökte sig till besiktningens bransch. Stefan inledde sin karriär på Svensk Bilprovning 2010 och började på Opus 2019.

Det bästa med jobbet: Mötet med människor är väldigt roligt! De allra flesta är trevliga och tacksamma över att få bilen kontrollerad.



Fordonsbesiktningsbranschens förslag för bättre klimat och miljö

- Transportstyrelsens besiktningsföreskrifter bör omgående justeras så att miljökraven som ställs vid besiktning skärps. Ambitionen bör vara att ligga i topp inom EU snarare än i botten.
- Även reglerna i EU:s besiktningspaket behöver moderniseras vad gäller mätmetoder och minimigränsvärden för tillåtna utsläpp behöver skärpas.
- Sverige bör så snart som möjligt införa nya förfinade mätmetoder för skadliga partiklar och ämnen i avgaserna.

Den nya mätmetoden fungerar i teorin på alla bilar som har en förbränningsmotor. I praktiken uppstår det dock problem ibland.

– Vi har vissa problem med sportbilar som saknar bagageutrymme bak. Vissa skåpbilar har också andra typer av bagageluckor än de "traditionella" vilket kan ställa till det. Då har vi ingenstans att lägga mätverktygen medan vi kör bilen, säger Stefan Bjurkvist.

Hur många bilar testas på en dag?

– Hinner vi med tio bilar på en dag så är det en bra dag. Jobbet går alltid först, och sedan ser vi hur mycket vi hinner med, säger han.

Valspecial 2022

Frågor till partierna

Fordonsbesiktningen i Sverige omreglerades 2010. Det innebär att fordonsägare numera kan välja mellan olika aktörer och besiktningens organen får utföra fordonsbesiktning i konkurrens. I grunden är dock besiktningen ett tydligt reglerat samhällsuppdrag. Sveriges högst beslutande organ är riksdagen. Inför valet 2022 har vi i Fordonsbesiktningens branschen tagit pulsen på riksdagspartiernas fordonsansvariga företrädare, genom att ställa tre snabba frågor.

1 Vår verksamhet är fortsatt ett viktigt samhällsuppdrag enligt riksdagsbeslut – vi ska regelbundet genomföra oberoende och opartisk besiktning som är likvärdig. Därför är det avgörande att samhället sätter tydliga spelregler med höga krav på klimat, miljö och trafiksäkerhet som medborgare och medtrafikanter förväntar sig kontrolleras av oss. Om ditt parti hamnar i regeringsställning, vilka förändringar inom fordonsbesiktning ser du som mest prioriterade att genomföra?

2 Det har gått drygt 10 år sedan besiktningens verksamheten omreglerades. De ackrediterade besiktningföretagen konkurrerar om att ge fordonsägarna fler servicealternativ, fler stationer och flexibelt pris beroende på tid på dygnet och framförhållning. Hur ser du på fordonsbesiktningens marknadens utveckling?

3 2018 förändrades det svenska besiktningens regelverk och till mångas förvåning sänktes kraven vad gäller giftiga avgasutsläpp. Det svenska sättet att anpassa svenskt regelverk till EU:s besiktningsspaket har inneburit en kraftig sänkning av ambitionsnivån gällande miljökontrollen. Vad anser du om hur miljökontrollen fungerar idag och hur vill du eventuellt förändra dagens regler?



Anders Åkesson (C)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Tre saker står på reformagendan för fordonsbesiktningens verksamhet om Centerpartiet hamnar i regeringsställning efter nästa val. Det första är att noga se över och följa upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete - med syftet

att få det att fungera mer effektivt – som en del i sin löpande styrning av myndigheten. Det andra är att säkerställa att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar och slutligen att via en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningens organ görs återkommande.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Centerpartiet anser att avregleringen av fordonsbesiktningen var bra för Sveriges bilägare. Det medförde framför allt bättre service och valfrihet till medborgarna, till exempel genom fler stationer i hela landet och fler besiktningstekniker, bättre kundanpassning samt att kötid till besiktning kraftigt minskat. Detta fastslår också Riksrevisionen i sin rapport "Omregleringen av besiktningens marknad för fordon" (RiR 2021:11). Ett förbättringsområde är möjligheten till besiktning i glesbygden, mycket med anledning av att AB Svensk Bilprovning tagit sina mobila besiktningstationer ur bruk under år 2020. Glädjande är dock att Opus Bilprovning, ett besiktningens organ som bildats tack vare omregleringen, aviserat att de ämnar etablera en egen tjänst mobila enheter för besiktning i glesbygd med start 2022.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Centerpartiets förvåning var stor och aktivitet gentemot dåvarande Infrastrukturminister hög när det gällde att få fram bakgrunden till den huvudlösa sänkningen av dessa krav. Vi vill att Sverige ska utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU. Sverige har infört regler som knappt ens når miniminivåerna gällande miljökontroll och moderna säkerhetssystem enligt EU:s besiktningsspaket, i stället för en anpassad svensk implementering som går i linje med svenska trafiksäkerhets- och miljömål. Ett uttalat mål i den ursprungliga propositionen 2009/10:32 handlar om vikten av förbättrad trafiksäkerhet och miljökontroll. Här har Sverige gått i motsatt riktning och är numera bland de sämsta i EU vad gäller att ställa miljökrav vid besiktning.



Magnus Jacobsson (KD)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Kristdemokraterna konstaterar att kraven på besiktning av utsläppen från personbilar i dagsläget är otillräckliga. De nya besiktningsreglerna innebär att en bil som har felaktig avgasrening kan passera besiktningen helt utan anmärkning, trots att den släpper ut långt mycket mer än vad som är tillåtet när bilen säljs. De gränsvärden som gäller nu är satta till en nivå som i praktiken gör det omöjligt att underkänna fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen. Kraven behöver därför skärpas betänkligt.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Vi har med omregleringen fått en bättre tillgänglighet med fler aktörer, något vi också strävat efter. Priset går att påverka utifrån framförhållning. Sen har priset generellt gått upp, med hänvisning till att priset innan omreglering stått stilla mycket länge.

MAGNUS JACOBSSON : Priset går att påverka utifrån framförhållning. Sen har priset generellt gått upp, med hänvisning till att priset innan omreglering stått stilla mycket länge.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Kristdemokraterna anser detta vara en prioriterad fråga och motionerar i partiets trafikmotion med kravet att regeringen bör återkomma med förslag på hur man kan förbättra miljökontrollen på fordon så att Sverige inte har betydligt lägre krav på miljökontroll av fordon än andra europeiska länder.



Helena Gellerman (L)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Liberalerna sätter trafiksäkerhet och klimatutsläpp högt på den politiska dagordningen för transportbranschen och kommer att följa upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete i syfte att få det att fungera mer effektivt. I regeringsställning kommer vi att göra en översyn av den nu gällande regleringen på en rad områden. Sverige behöver ett modernt regelverk som tar höjd för pågående förändringar i form av besiktningskrav för laddbara fordon samt den successiva övergången från aktiva säkerhetssystem till självkörande fordon. Besiktningskraven på miljöområdet behöver ses över, så att de ligger i paritet med Sveriges och EU:s utsläppskrav på fordonen. Sverige går före på trafiksäkerhets- och miljöområdet och det måste reflekteras i besiktningskraven. Regelverket bör också säkerställa att vandelsprövning av styrelser i besiktningsorgan sker med jämna mellanrum. Liberalerna kommer därutöver att säkerställa att Transportstyrelsen fullgör sitt tillsynsansvar och vidareutveckla besiktningsverksamheten längs de linjer som beslutades för tio år sedan. Här kommer vi speciellt att följa tillgängligheten till fordonsbesiktning i glesbygd.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Liberalerna bidrog i Alliansregeringen 2006–2014 till förändringarna av besiktningsverksamheten i Sverige. Vår uppfattning är att målen har bekräftats i en rapport av Riksrevisionen nyligen. Servicen och valfriheten för medborgarna har ökat vilket har skett genom ökad tillgänglighet med fler stationer i hela landet, ökad kundanpassning genom fler tider och mer flexibla bokningsmöjligheter och att kötid till besiktning nu helt försvunnit. Vi behöver dock fortsatt säkerställa att fordonsbesiktning även fungerar i glesbygd.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Liberalerna vill se över miljökraven vid besiktning, så att de ligger i paritet med Sveriges och EUs utsläppskrav på fordonen. Sverige ligger långt fram på miljöområdet och det måste reflekteras i kraven på dagens rullande fordonsflotta. Vi vill också tillsätta en utredning som visar vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU.



Maria Stockhaus (M)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Moderaterna är stolta över den avreglering av fordonsbesiktningen som genomfördes under alliansregeringens år vid makten. Den har ökat valfriheten och gjort hela besiktningsprocessen för enskilda och företag mer tillgänglig och lätt. För att understryka vår gemensamma vilja att stärka alliansregeringens reform skrev Moderaterna i november tillsammans med Kristdemokraterna, Centerpartiet och Liberalerna en följdmotion med anledning av Regeringens skrivelse 2021/22:32 angående Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon (RIR 2021:11). I denna följdmotion lyfter vi vikten av att regeringen ser över och följer upp Transportstyrelsens föreskriftsarbete med syftet att få det att fungera mer effektivt, som en del i sin löpande styrning av myndigheten. Vi föreslår gemensamt en översyn av den nu gällande regleringen i fordonslagen som säkerställer att vandsprövning av styrelser i besiktningsorgan sker återkommande. Allt för att stärka och förbättra en viktig reform men också markera att vi är emot alla tankar på att rulla tillbaka utvecklingen och bygga upp gamla monopol igen.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Den är mycket positiv. Fler möjligheter att boka tid, ökad valfrihet - allt detta sammantaget gynnar både enskilda och företag. Reformen behöver nu vårdas och stärkas så att hela Sverige får del av detta samt att granskande myndigheter stärker sitt arbete för att skapa sunda villkor för branschen.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Moderaterna vill att Sverige ska utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll fått i jämförelse med andra länder i EU. Klimatfrågan är global och Sverige skall vara drivande i omställningen mot ett fossilfritt samhälle – men utan att riskera svenska jobb och företag.



Axel Hallberg (MP)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Miljöpartiet vill kartlägga dieselbilarnas verkliga utsläpp av kväveoxider. Ett oberoende institut ska få pengar för att genomföra ordentlig och omfattande kartläggning av hur mycket NOx-utsläpp olika fordon har i verklig trafik. Vi vill även ta steg för att införa kväveoxidmätningar vid besiktning.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Vi oroas av att priserna har ökat sedan avregleringen. Riksrevisionen konstaterar i sin granskning av marknaden efter avregleringen, att tillgängligheten för besiktning har förbättrats i stort i landet men att förbättringarna inte är jämnt fördelade och inte gäller i hela landet. Även detta ser vi med oro på. Vi är beredda att införa regleringar av besiktningsverksamheten om det krävs. Vi

delar också slutsatsen från Riksrevisionens granskning att det är viktigt att tillsyn på besiktningsmarknaden säkerställs.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Vi ser att förbättringar behöver göras så att de giftiga utsläppen minskar. Smutsiga bilar behöver kontrolleras. Transportstyrelsen har sedan införandet själva

konstaterat att gränsvärden lett till ökade utsläpp. Vi vill driva på för skärpta gränsvärden på EU-nivå. Problemen med manipulering av avgasrening är också särskilt något vi behöver komma åt. Transportstyrelsen har här kommit med rekommendationer för förändringar i den svenska lagstiftningen som vi skulle vilja titta närmare på, till exempel att bredda avgasreningens gällande vad som anses vara manipulering.

AXEL HALLBERG : Miljöpartiet vill kartlägga dieselbilarnas verkliga utsläpp av kväveoxider. Ett oberoende institut ska få pengar för att genomföra ordentlig och omfattande kartläggning av hur mycket NOx-utsläpp olika fordon har i verklig trafik.



Elin Gustafsson (S)

SVAR PÅ FRÅGA 1: För att Sverige ska upprätthålla en hög trafiksäkerhet är det viktigt med en god tillgänglighet till bilbesiktning i hela landet. Bilbesiktningen står för en viktig samhällsservice som ska finnas för alla samhällsmedborgare. Vi ser med oro att vi får en utveckling där möjligheten att få sin bil besiktigad i hela landet försämras. Transportstyrelsen tillsynsarbete måste förbättras.

SVAR PÅ FRÅGA 2: Vi ser med oro på den utveckling som har skett de senaste åren. Det är bra att tillgängligheten har ökat men Riksrevisionen rapport visar att mellan åren 2010 och 2019 ökade priserna med 59 procent samtidigt som konsumentindex ökade med 10 procent under samma period. Regeringen har även gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera besiktningens marknadens möjlighet att kontrollbesikta fordon i hela landet. I redovisningen av uppdraget framkom bland annat att nedläggningen av mobila stationer gör att vissa grupper får klart längre avstånd till närmsta besiktningstation, speciellt i glesbygdskommuner i Norrland. Klarar marknaden inte av att tillgodose behoven så är vi bereda att återkomma med reglering.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Att minska utsläppen från transportsektorn är oerhört viktigt för att nå våra klimatmål. För att uppnå 70-procentsmålet till 2030 är det nödvändigt att vi arbetar brett. Vi gör det genom exempelvis reduktionsplikten, biobränsle och elektrifiering. Vi noterar att flera EU-länder har olika implementeringsstrategier för det direktiv som finns. Det är viktigt att besiktningens branschen och Transportstyrelsen för nära dialog och att vi använder resurserna på det sätt så att vi får bästa möjliga styrning och förändring av utsläppen från hela fordonsparken. Vi kommer att följa denna utveckling noggrant.



Thomas Morell (SD)

SVAR PÅ FRÅGA 1: En av de viktigaste åtgärderna är att säkerställa en god service över hela landet. Idag kan fordonsägare få köra långa sträckor för att besiktiga sin bil. Det är också viktigt att ett fordon blir lika bedömt oavsett var kontrollen sker. Idag finns stationer som har rykte om sig att vara stränga, medan andra anses vara betydligt snällare i sin bedömning.

THOMAS MORELL : Det var något förvånande när kraven sänktes, det ger ju märkliga signaler till fordonsägare och allmänhet. Alla är på det klara med att vi måste komma åt de skadliga ämnen som finns i avgaser eftersom de påverkar vår hälsa..

SVAR PÅ FRÅGA 2: I huvudsak har den varit bra, dock har priserna dragit iväg. Ett av motiven att avreglera var just att pressa priserna, där har man inte lyckats fullt ut. I övrigt är det bra med utbudet, vilket gör att man lätt kan hitta en tid som passar.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Det var något förvånande när kraven sänktes, det ger ju märkliga signaler till fordonsägare och allmänhet. Alla är på det klara med att vi måste komma åt de skadliga ämnen som finns i avgaser eftersom de påverkar vår hälsa.



Jens Holm (V)

SVAR PÅ FRÅGA 1: Vänsterpartiet skulle införa hårdare miljökrav vid besiktningen av fordon. (Se svar på fråga 3).

SVAR PÅ FRÅGA 2: Riksrevisionens rapport om omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon (RiR 2021:11) konstaterar att konkurrensen på besiktningsmarknaden har ökat men att inslaget av entreprenörskap är litet. Tillgängligheten har ökat i hela landet, men inte i landets glesare delar. Priserna har ökat mer än konsumentprisindex. Vi anser att besiktningsverksamheten idag utförs med hög kompetens och stor professionalitet tack vare duktig och engagerad personal. Men vi anser inte att avregleringen i sig har medfört de utlovade nyttorna utan resulterat i högre priser och ökad ojämlikhet i tillgång till besiktningsstationer inom landet. Besiktningsverksamhet är myndighetsutövning och vi vill hellre se att den utförs av myndigheter och inte av privata företag. Vi vill arbeta för att branschen återregleras och besiktningsverksamhet sker i statlig regi. Då kan man styra verksamheten så att det blir samma prisnivå och godtagbar tillgänglighet i hela landet.

JENS HOLM : Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägst ställda miljökraven av alla länder i EU. Det är mycket anmärkningsvärt och inte på sin plats i ett land som säger sig vilja gå i bränschen för världens miljö- och klimatarbete."

som är specifikt för varje fordonmodell, togs bort som parameter och genom att partiklar numera endast mäts mot generella och mycket högre satta gränsvärden. På det sättet tillåts mycket högre utsläpp av partiklar. För det andra görs kontrollen med de nya föreskrifterna inte längre mot de registrerade fel som fordonets omborddiagnossystem (OBD) har upptäckt. OBD-systemet mäter och övervakar bilens utsläpp, och med de tidigare föreskrifterna kunde registrerade felkoder från systemet leda till underkännande vid besiktning, vilket numera inte är fallet. För det tredje undantar Transportstyrelsens nya föreskrifter dieselfordon äldre än 20 år från mer detaljerad avgasmätning. Med de nya föreskrifterna ska besiktningsmekanikern endast mäta avgasutsläppen med

blotta ögat, i stället för att göra en opacitetskontroll (som mäter täthet) eller partikelräkning. Transportstyrelsen, som tagit fram de nya föreskrifterna, hänvisar till det nya EU-direktivet 2014/15 EU, men det kräver inte på något sätt dessa sänkta nivåer. Med de nya föreskrifterna har Sverige plötsligt de lägst ställda miljökraven av alla länder i EU. Det är mycket anmärkningsvärt och inte på sin plats i ett land

som säger sig vilja gå i bränschen för världens miljö- och klimatarbete.

Dessutom kräver föreskrifterna inte heller att någon miljökontroll ska göras av så kallade A-traktorer. Detta har att göra med att inga utsläppskrav ställs på A-traktorer vid registrering. Det här är anmärkningsvärt särskilt med tanke på att antalet A-traktorer växer kraftigt och utgör en allt större utsläppskälla från transportsektorn.

SVAR PÅ FRÅGA 3: Vänsterpartiet skulle införa hårdare miljökrav vid besiktningen av fordon. De nya föreskrifterna för kontrollbesiktning, TSFS 2017:54, som släpptes 2018, sänkte miljöambitionerna kraftigt. För det första sänktes nivåerna för att kontrollera partikelutsläpp genom att det tidigare så kallade skyltvärdet,



Senaste nytt: Riksdagen har röstat igenom ett tillkännagivande om miljökontrollen

I mitten på februari 2022 röstade Sveriges riksdag igenom ett tillkännagivande om att utreda konsekvenserna av miljökontrollen med följande lydelse: *Regeringen bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll i fordonsbesiktningen har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU.*

Tilkännagivandet har sitt ursprung från en motion som Moderaterna, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Liberalerna lagt fram i Trafikutskottet. Vänsterpartiet och Miljöpartiet anslöt sig till den punkt som berörde miljökontroll, och därmed fick förslaget majoritet i riksdagen. Ett tillkännagivande innebär att riksdagen uppmanar regeringen att agera i en fråga. Regeringen är skyldig att hantera den fråga som tillkännagivandet tar upp samt att återkoppla till riksdagen i rimlig tid, men de är inte tvungade att göra det som riksdagen sagt.

Beslutet är ett steg i rätt riktning mot relevanta gränsvärden när det gäller miljökontroll, men fortfarande är det Transportstyrelsen som behöver presentera nya föreskrifter. Fordonsbesiktningsbranschen kommer även fortsättningsvis att bedriva en aktiv dialog med beslutfattare och Transportstyrelsen för att få till en mer effektiv miljökontroll.

Fordonsbesiktningsbranschens kommentar

Fordonsbesiktningsbranschen är positiv till det engagemang och intresse som våra beslutsfattare har kring fordonsbesiktning. Det är också intressant att det råder en samsyn om målen: förbättrad miljökontroll och ökad trafiksäkerhet, men vägen att nå dit skiljer sig åt markant. Vi vill från branschens perspektiv förtydliga de ämnesområden som politikerna lyft om pris, tillgänglighet och miljökontroll.

Det stämmer att priset för kontrollbesiktning har ökat sedan omregleringen 2010. Besiktningspriset innan omregleringen var enhetligt och staten bar risken för underskott i verksam-

heten, vilket också var verklighet under stora delar av 1990-talet. 2001 fattades därför ett beslut om en marginell prishöjning. Priset innan beslutet för omregleringen 2009 var ett nära 10 år gammalt besiktningspris, som i realiteten var för lågt redan då. Sedan dess har priset för besiktning justerats upp samtidigt som tillgängligheten och servicen till fordonsägarna har förbättrats avsevärt. I hela landet har fordonsägare fått närmare till sin besiktningsstation. Priset skiljer sig åt beroende på framförhållning i bokningen och vilken station fordonsägaren besiktat hos, vilket också är en orsak till prisutvecklingen. Sådan prisdifferentiering var inte möjlig under monopoltiden.

Priset innan beslutet för omregleringen 2009 var ett nära 10 år gammalt besiktningspris, som i realiteten var för lågt redan då.

Det påstås också felaktigt i Riksrevisionens rapport att riksdagens förväntningar gällande prisutveckling inte har infriats sedan omregleringen. Riksrevisionen menar att man väntade sig sjunkande priser, men inför omregleringen fanns aldrig ett sådant uttalat mål från riksdagen. Tvärtom stod det i konsekvensbeskrivningen i propositionen 2009/10:32, som låg till grund för omregleringen, att "En omreglerad fordonsbesiktningsmarknad kan leda till något högre pris för besiktning av fordon (...)".

Slutligen vill vi kort kommentera diskussionen om miljökontroll. Tekniken för att mäta NOx och partiklar finns tillgänglig redan idag. Mer effektiva mätmetoder spelar dock ingen roll så länge regelverket är eftersatt och gränsvärdena är för höga. Sverige har höjt gränsvärdena. Partiklar räknar vi inte alls på grund av Transportstyrelsens regelverk. Stora delar av Europa går åt andra hållet. Partikelräkning införs till exempel nationellt i länder som Belgien, Nederländerna och Tyskland under nästa år. Dessa länder är bundna till samma besiktningspaket i EU som vi i Sverige, vilket innebär att det inte finns något egentligt hinder för Sverige att också införa detta. Transportstyrelsen skulle kunna införa både partikelmätning och lägre gränsvärden genom uppdaterade nationella föreskrifter.



Framtidens fordonsflotta

Sverige har som mål att minska utsläppen i transportsektorn med 70 procent till år 2030. För att nå det krävs en miljon laddbara bilar. Vi har en bit kvar till det målet, även om transportsektorn just nu elektrifieras i rekordtakt. Sverige har klättrat bland de europeiska länderna och hade högst andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen i EU under 2020. Nya rekord har noterats under år 2021. I september stod laddbara fordon för 52 procent av nybilsförsäljningen och över 60 procent av dessa var elbilar. Allt fler köper alltså bilar som bara går på el medan laddhybriderna minskar i popularitet.

Det politiska trycket på omställning av fordonsflottan är också fortsatt mycket starkt. Regeringen har tidigare sagt att inga nya fossilbilar ska säljas efter 2030. Politiskt satta mål och krav följs upp med ekonomiska morötter. Vi kan framöver förvänta oss satsningar på exempelvis utbyggd laddinfrastruktur, elvägar, vät- och biogassatsningar och olika reformer för att stimulera och påskynda omställningen av fordonsflottan.

Vid en jämförelse med vårt grannland Norge framkommer tydliga skillnader. Där är elbilsköpet mer av en självklarhet och laddbara fordon har stått för 85 procent av nybilsförsäljningen och elbilar för hela 62,5 procent under 2021. Statistik från Norska upplysningsrådet för vägtrafik OFV visar att Sveriges nybilmix idag liknar den Norge hade 2018.

Sverige ligger efter i regelarbetet

Fortfarande saknas regelverk och föreskrifter med information om hantering samt bedömning av fordon med elektrisk- eller hybriddrift gällande de specifika delar som tillhör det elektrifierade framdrivningssystemet. Det saknas helt kontroll av viktiga delar i ett elfordon, som till exempel batteriet och batteriets kringutrustning.

Transportstyrelsens Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam intervjuades i Fordonsbesiktningsbranschens rapport för 2021, och han sa då:

”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”.

Fordonsbesiktningsbranschen har sammanställt slutsatser om vad som krävs för relevant besiktning av elfordon och skickat dessa till Transportstyrelsen. Vi uppmanar Transportstyrelsen att ta del av dokumentet och skyndsamt se till att få uppdaterade föreskrifter på plats.



LADDBARA FORDON I SVERIGE OKTOBER 2021

Laddbara fordon	275 088
Elbussar	631
Lätta lastbilar	7 804
Motorcyklar	2 339
Tunga lastbilar	63

Källa: Elbilsstatistik.se

Högre brandfrekvens i laddbara fordon?

I maj 2021 presenterade Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) en studie över riskerna med bränder i el- och hybridfordon och de svårigheter med till exempel giftig rök som räddningstjänsterna har vid räddningsinsatser. Det finns ett antal tendenser som oroar, även om MSB är tydliga med att underlaget är för litet för att dra några egentliga slutsatser.

I en genomgång av händelserapporterna för åren 2018, 2019 och 2020 har 34 bränder eller tillbud i el- eller hybridbilar identifierats. Under samma period har det på motsvarande sätt brunnit i cirka 415 fossildrivna personbilar, där batterier, laddare eller elledningar varit inblandade i brandförloppet. Antalet el- och hybridpersonbilar var betydligt färre än motsvarande antal för fossildrivna personbilar. Baserat på statistiken i studien är det fler bränder i el- och hybridbilar jämfört med fossildrivna personbilar, om än marginellt fler. El- och hybridbilsparken är också yngre och mer modern än den fossildrivna bilparken, vilket väcker ett antal frågetecken som bör utredas vidare. Hur kommer brandrisken i dessa fordon att utvecklas över tid, när elkomponenter och utrustning slits och åldras?

Det som också oroar är tre risker som förknippas med litiumjonbatterier i el- och hybridfordon. Riskerna omfattar

- Termisk rusning som kan ge upphov till brand i själva batteriet,
- Utsläpp av farliga gaser från batteriet som kan ge hälsopåverkan, självantända eller förvärra ett brandförlopp
- Återantändning av brunnet batteri som inte kylts tillräckligt kan göra att en släckt brand startar igen.

Trots dessa allvarliga risker saknas alltså fortfarande specifikt regelverk kring besiktning av el- och hybridfordon i Sverige.

Så gör andra länder sina kontroller av elfordon

Fordonsbesiktningsbranschen har studerat andra länders specifika kontroller av elfordon, för att kunna föreslå hur besiktning bör genomföras samt hur bedömningar harmoniseras mot dagens föreskrift.



Norge. Framdrivningsbatterierna undersöks med avseende på synliga fysiska skador och läckor,

inklusive lock, kablar, kyl/värmesystem och varningsanordningar.

Kablar i drivsystemet måste kontrolleras avseende skador och att de är säkert monterade och skyddade.

Laddningskabeln ska kontrolleras avseende skador.

Bilens elkontakt och lock bör kontrolleras avseende skador och överhettning.



Nederländerna har fokuserat sin besiktning av dessa fordon på de elektriska drivaggregats-

komponenterna, som måste uppvisa en viss säkerhet och funktionalitet. De måste vara korrekt fastsatta; får inte vara skadade; får inte visa något läckage; och måste vara ordentligt skyddad och väl isolerad.



Slovariens besiktningsförfarande fokuserar på elledningarna och batteriet.

Autonoma fordon

Autonoma eller självkörande fordon kommer troligen att bli en allt vanligare syn i trafiken. Vinsterna är många, som minskade koldioxidutsläpp tack vare jämnare körning och ökad transporteffektivitet. Frågetecknen är även de många. Regeringen har beslutat om en förordning om försöksverksamhet med automatiserade fordon. I förordningen finns krav på tillstånd för att få bedriva försöksverksamhet med autonoma fordon.

Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om tillstånd och de har även rätt att förena ett beslut om tillstånd med villkor.

Från och med 1 januari 2021 har tidsbegränsningen för försöksverksamhet med självkörande fordon slopats. Möjligheterna att få tillstånd för försök med automatiserade fordon har också vidgats. Bland annat kommer vissa försök att kunna genomföras utan förare, förutsatt att det kan ske på ett säkert sätt.

"Vi förbättrar förutsättningarna för utveckling av självkörande fordon i Sverige. Automatisering och elektrifiering går hand i hand, och är helt avgörande för att vi ska ligga i den tekniska framkanten och nå klimatmålen" kommenterade infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) när förändringarna av försöksreglerna offentliggjordes.

Alla länder inom EU har sin egen försökslagstiftning, vilket är ett resultat av att industrin tidigt påpekade behovet av regelverk. Nu kan de olika regelverken ställa till problem för industrin, om man exempelvis vill testa autonoma fordon utanför landets gränser, eftersom reglerna då ofta skiljer sig åt. När de självkörande fordonen väl ska introduceras på marknaden krävs ett harmoniserat regelverk inom EU. Frågor som kvarstår att utreda gäller bland annat det juridiska ansvaret vid en olycka.

Vidare finns fortfarande frågetecken kring besiktningen av dessa fordon. I slutbetänkandet av utredningen om självkörande fordon på väg från 2018, togs ett flertal frågeställningar upp. Bland annat om hur det rent praktiskt ska gå till att genomföra en kontrollbesiktning, där ett förslag var att verktyg kopplas in i en OBD-port. Ett konstaterande som gjordes i utredningen var att ett automatiserat fordon i framtiden kan designas utan ratt och pedaler. Detta kommer att påverka sättet att kontrollera ett fordon. Det behövs regler både på EU-nivå och i Sverige för att hantera detta.

Då syftet med autonoma fordon går ut på att man förlitar sig på bilens tekniska system är det vitalt att kontrollera att systemen fungerar som de ska. Riktlinjer och regler för kontroll av dessa borde tas i beaktande redan vid försöksstadiet. Utan återkommande kontroll kan stödsystem och även framtidens automatiserade system vara defekta eller uppvisa brister. Konsekvenserna kan bli förödande. Fordonsbesiktningsbranschen har en given roll i att kontrollera även framtidens autonoma system i kontrollbesiktningen som en självklar del i trafiksäkerhetsarbetet.

Fordonsbesiktningsbranschens förslag för att framtidssäkra kontrollbesiktningen

- 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 i besiktningsregelverket.
- Föreskrifterna som bestämmer innehållet i kontrollbesiktning bör uppdateras så att befintliga säkerhetssystem som till exempel antisladd och bältespåminnare omfattas av besiktningen.
- När självkörande fordon ska introduceras på marknaden krävs ett harmoniserat regelverk inom EU, där även det juridiska ansvaret vid en olycka måste utredas ytterligare. Fordonsbesiktningsbranschen är positiv till att Sverige driver en modernisering av EU:s direktiv gällande detta.



Nollvisionen – ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken

1997 tog svenska riksdagen beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. "Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste transportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador."

Källa: Trafikverket

Trafiksäkerhet

Kontrollbesiktning är samhällets sätt att säkerställa att fordonsflottan är i ett trafiksäkert skick och det är därför en mycket viktig del i arbetet med att uppnå Nollvisionen. 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. Fordons-tillverkarna 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.

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.



Maria Krafft

Ålder: 56.

Bakgrund/Utbildning: Gymnastiklärare och forskarutbildning i medicin, docentur i trafiksäkerhet.

Har arbetat som måldirektör för Trafikverket sedan: 2015.

Bor: Stocksund utanför Stockholm.

Kör: Kia e-Niro, elbil.

Är den besiktigad? Nej, den är nyare än 3 år.

Maria Krafft visar vägen i trafiksäkerhetsarbetet

Den myndighet som ansvarar för att infrastrukturen byggs säkert och hålls i gott skick är Trafikverket. Måldirektör för trafiksäkerhetsfrågor är Maria Krafft. Fordonsbesiktningsbranschen har fått en pratstund med Maria om hur hon ser på nuvarande och kommande utmaningar på trafiksäkerhetsområdet.

Maria Krafft är gymnastikläraren som började forska och som landade en docentur i trafiksäkerhet. Yrkesbanan ledde till försäkringsbranschen och ett arbete som trafik- och krocksäkerhetsexpert innan hon 2015 anslöt till Trafikverket som måldirektör för Trafiksäkerhet.

– Det var slumpen som fick in mig på den här banan, i kombination med individer som har inspirerat mig. Jag hade ett extraknäck som innebar att registrera olika personskador som skett i trafikolyckor. Sedan deltog jag i en forskningsstudie om hälsokonsekvenser av trafikskador. Det ledde till min forskarkarriär och på den vägen är det, säger hon.

Om du ser tillbaka från när du började din karriär. Hur har utvecklingen inom trafiksäkerhet sett ut?

– Det har varit och är en fantastisk utveckling. Fordonen är mycket bättre idag. Det finns också en bredare medvetenhet och en tydlig vilja i samhället och hos allmänheten att det inte är okej att skadas i trafiken. Om jag ser tillbaka så var det mer accepterat att betala ett pris för framkomlighet förr. Det etiska förhållningssättet har förändrats vilket är mycket bra.

Finns det någon specifik trafiksäkerhets-höjande åtgärd som du är mest stolt över att ha infört i Sverige?

– Ja, jag har jobbat mycket för att förbättra barnsäkerheten i bilar. Min forskning har också bidragit till att förbättra skyddet i bilar mot whiplashskador. Dessutom har jag varit med och påverkat så att personskador som leder till långvariga besvär rankas högre och därmed indirekt påverkar vilka åtgärder som prioriteras i vägsystemet. Tack vare att vi i Sverige grundar våra analyser på sjukhusdata och inte bara på

polisrapporter, så går det att prioritera upp och synliggöra personskador som leder till stora besvär, som komplement till dödliga skador.

– En nutida trafiksäkerhetshöjande åtgärd som är spännande är att genomföra geofencing.

Geofencing

Geofencing bygger på en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köras inom ett definierat geografiskt område. Geofencing kan också användas för att begränsa hastigheten till en högsta tillåtna hastighet. Tekniken kan också nyttjas för att styra vilken drivlina (bränsle eller el) ett fordon får ha för att köra in i zonen.

Källa: Trafikverket

Hur ser du på fordonsbesiktningens roll i trafiksäkerhetsarbetet? Hur bidrar fordonsbesiktning till att nå nollvisionen?

– En av de viktigaste delarna i trafiksäkerhetsarbetet är att fordonen blir allt säkrare. Det är därför mycket viktigt att se till att de olika säkerhetssystem som redan finns i fordonen kvarstår över tid, så att effekten av säkerhetssystemen inte försvinner. I våra prognoser räknar vi med effekterna av fordonens säkerhetssystem, som till exempel bältespåminnare. Om de slutar att fungera leder det till en negativ effekt. En äldre bilpark innebär också en ökad risk för olycka, så det är viktigt att kontrollbesiktningen finns för att säkerställa fordonens funktioner.

Vi vet att olyckor där tung trafik är inblandad ofta leder till svåra skador och en relativt stor andel av alla dödsfall. Vad beror det på?

– I nio av tio fall handlar det om att personbilar kommer över på fel sida av vägen och krockar med en tung lastbil. När det då smäller blir det ofta svåra skador. Alla delar i att minska krockvåldet är väldigt viktigt. Besiktningen är en del, att bromsar och annan utrustning fungerar. Tunga fordon har en vikt och storlek

som gör att olyckorna blir mer allvarliga än om två lättare fordon kolliderar. Kan man få ner lastbilens hastighet tio kilometer i timmen innan kollisionen sker kan det vara skillnaden mellan liv och död.

Antalet A-traktorer och mopedbilar på vägarna har ökat kraftigt under de senaste åren och samtidigt har också antalet olyckor som involverar dessa fordon ökat drastiskt. Hur arbetar Trafikverket för ökad trafiksäkerhet gällande dessa båda fordonstyper?

– Vår roll är operativ och det är Transportstyrelsen som ser över regleringarna. Vi samlar branschen och gör gemensamma kartläggningar för att få en gemensam bild och inriktning för vilka åtgärder som bör prioriteras.

Nyligen uppdrog regeringen till Transportstyrelsen att se över regelverket för A-traktorer. Bland annat omfattas eventuell hastighetsändring och bälteskrav. Hur ser du på behovet av uppdaterade regler?

– Om man ska beakta ungas möjlighet till bättre tillgänglighet är A-traktorer att föredra framför mopedbilar. Det kan bli en bättre harmonisering om A-traktorer kan gå upp till 40km/h så det är bra att hastighetsgränsen ses över. Bälteskrav är också en fullt rimlig åtgärd som kommer öka trafiksäkerheten. Den viktigaste åtgärden för A-traktorer skulle vara att se till att de inte går att trimma. En trimmad A-traktor blir helt plötsligt mycket farlig.

Mopeder och mopedbilar omfattas inte av kontrollbesiktning idag. Är det någonting som du tycker behövs framöver?

– I dagsläget är det låg säkerhet på mopedbilarna. Det finns utrymme att höja säkerheten och använda säkerhetssystem i högre utsträckning. I den resan är det också rimligt att se till att säkerställa standarden som mopedbilarna ska ha. Om det blir bättre säkerhetssystem i mopedbilarna så finns det en större anledning att också besikta dem.

Fordonsbesiktningsbranschen och Trafikverket samarbetar genom att titta på hur kontrollbesiktningen ska kunna utvärdera viktiga säkerhetssystem. Det gäller säkerhetssystem som finns i moderna bilar, men där det i dagsläget saknas möjlighet för fordonsbesiktningen att avgöra om dessa fungerar så som avsett. Även att undersöka om systemen fungerar över tid. De system som arbetsgruppen jobbar med är:

- Bältespåminnare
- ESC (Electronic Stability Control eller antisladdsystem)
- AEB (Automatic Emergency Braking eller autobroms)
- LDW (Lane Departure Warning)

Kan du berätta lite om samarbetet och varför du och Trafikverket har engagerat sig i dessa frågor?

– De här systemen är säkerhetssystem som vi vet bidrar väldigt mycket till trafiksäkerheten och vi är mycket måna att de systemen fortsätter att fungera genom hela fordonets livscykel. Det kommer hela tiden nya system som är mer avancerade, men vi har fortfarande stor nytta av antisladd och bältespåminnare. Frågan är då om dessa system fortfarande fungerar eller om en betydande del har mist sin funktion.

Vi ska titta närmare på de här frågorna tillsammans för att se hur vi kan komma vidare.

Slutligen - om du har obegränsad budget och får välja en trafiksäkerhetshöjande åtgärd att genomföra över hela landet. Vilken skulle det vara och varför?

– Först har jag en billig åtgärd. Det är om alla som är ute på vägarna från och med idag inte får köra för fort. Om man sänker farten med så lite som 1km/h så kan 15 liv per år räddas. Vi har så svårt att förstå att rörelseenergi spelar så stor roll när det gäller trafiksäkerheten.

Sedan en dyr åtgärd som handlar om mer förlåtande vägar och att se till att mittseparera i hela landet där man kör i högre hastigheter. Det ger stora effekter. Sedan behövs också förlåtande sidoområden.

Sverige ligger efter i föreskriftsarbetet!

Transportstyrelsens föreskrifter 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 antisladdsystem.



Olyckor med A-traktorer och mopedbilar ökar

Antalet A-traktorer och mopedbilar på vägarna har ökat kraftigt under de senaste åren och samtidigt har också antalet olyckor som involverar dessa fordon ökat drastiskt.

Transportstyrelsen har under hösten 2021 publicerat olycksstatistik för bland annat A-traktorer och mopedbilar och utvecklingen är tydlig – antalet personskadeolyckor som involverar A-traktorer och mopedbilar har ökat markant de sista åren. Speciellt från år 2017 ses en påfallande ökning av mopedbilsolyckorna. Under de senaste fem åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka per år där minst en mopedbil varit inblandad.

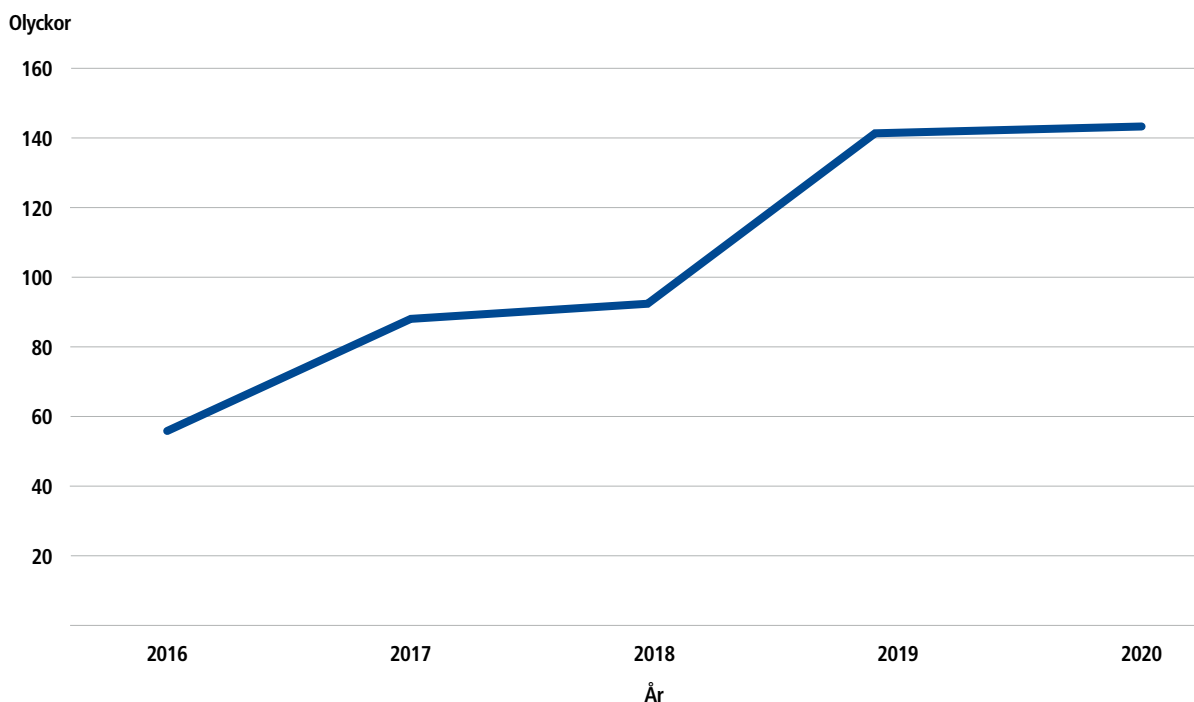
Det finns fortfarande inget besiktningskrav för mopedbilar. Euro NCAP som utfört krocktester av mopedbilar menar att fordonet har

en oacceptabelt hög risk för krockar och skador, även vid lägre hastigheter. Mopedbilar har i jämförelse med bilar en svagare kaross, sämre säkerhetsbälte och saknar eller har undermåliga versioner av krockkudde och stötdämpande zoner. Det är allvarligt, i synnerhet som mopedbilen framförs i vanlig trafik och utsätts för risk att kollidera med en bil.

En tydlig ökning även av olyckor med A-traktorer ses från år 2020, vilket också följer ökningen av det totala antalet A-traktorer på vägarna. Under de senaste fem åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka per år där minst en A-traktor varit inblandad.

Anledningen till ökningen av A-traktorer och relaterade olyckor år 2020 är att sommaren samma år ändrade Transportstyrelsen kraven för A-traktorer, vilket gjorde det lättare att bygga om vanliga personbilar till A-traktorer. Det har gjort fordonstypen mer lättillgänglig

Olyckor där mopedbilar är inblandade



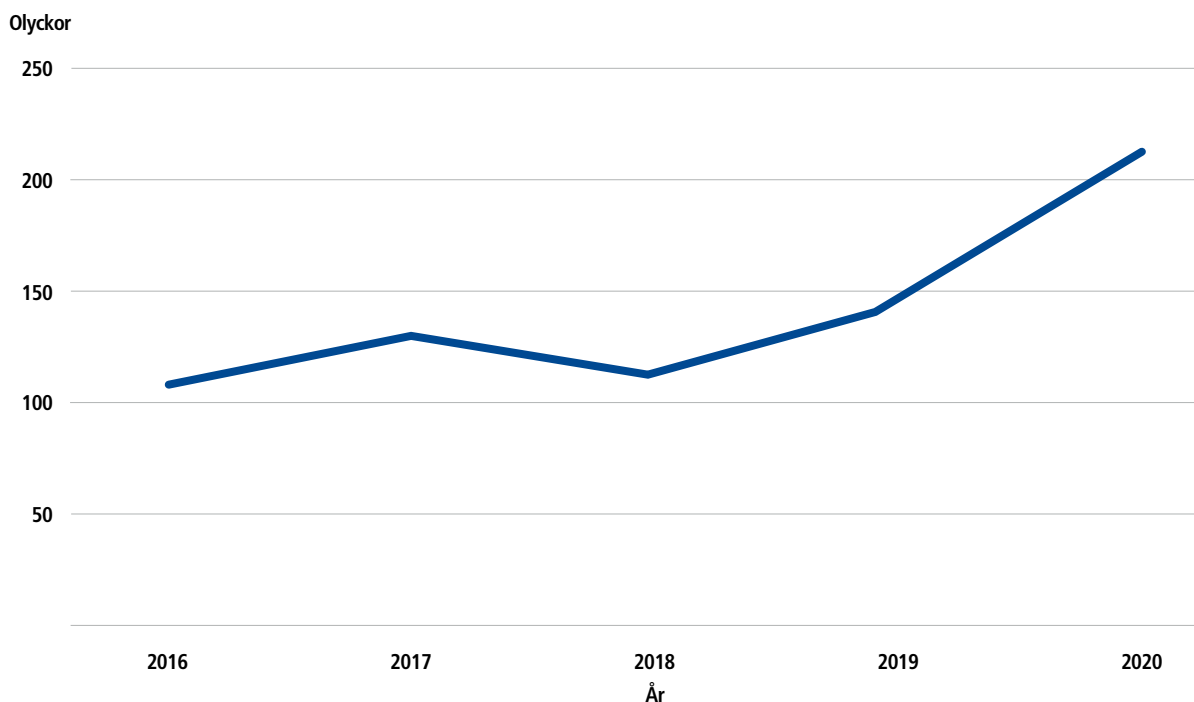
och samtidigt har det blivit enklare att manipulera och koppla förbi den nya hastighetsbegränsande, mestadels elektroniskt styrda, tekniken. I en A-traktor finns inget bältestvång och antalet passagerare är inte reglerat. Det innebär kraftigt försämrad trafiksäkerhet om den har modifierats så att den kan gå fortare än den maximalt tillåtna hastigheten 30 kilometer i timmen. Redan vid 50–60 kilometer i timmen, fyrfaldigas krockvåldet jämfört med en kollision i tillåten hastighet. I september 2021 gick föreningen M Sverige ut och kallade manipulerade A-traktorer för en trafikfara.

I början av 2018 började nya regler gälla vilket innebär att A-traktorer måste besiktas vartannat år. Kontrollbesiktning av en A-traktor motsvarar till många delar en kontrollbesiktning av en personbil, men på flera områden ställs lägre krav, till exempel avgasrening, varningslampor och AIR-bag. Om A-traktorn inte är

kontrollbesiktad inträder körförbud. Besiktningskravet infördes för att öka trafiksäkerheten och är ett steg i rätt riktning. Men mer måste till. Från Fordonsbesiktningsbranschens håll önskas ett tydligare regelverk vid registrering av traktorer. Idag är regelverket öppet för alltför många tolkningar.

I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över regelverket för A-traktorer. I uppdraget ingår att se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten och man ska även se över möjligheterna att införa regler eller krav som gör det svårare att manipulera A-traktorer. Hastighetsgränsen för A-traktorer ska också analyseras, och då framför allt utifrån ett säkerhets- och klimatperspektiv. Senast den 1 november 2022 ska Transportstyrelsen redovisa uppdraget till Regeringskansliet.

Olyckor där A-traktorer är inblandade



eCall

eCall är en europeisk tjänst för elektroniska nödanrop från motorfordon till en larmcentral. När ett motorfordon råkar ut för en allvarlig olycka skickar fordonet automatiskt uppgifter om olyckan till en larmcentral. Med hjälp av en inbyggd GSM terminal upprättar fordonet en förbindelse med larmcentralen och skickar sedan över information om tid för larmet, bilens position, beskrivning av fordonet, ID på tjänsteleverantör och landskod, bland annat.

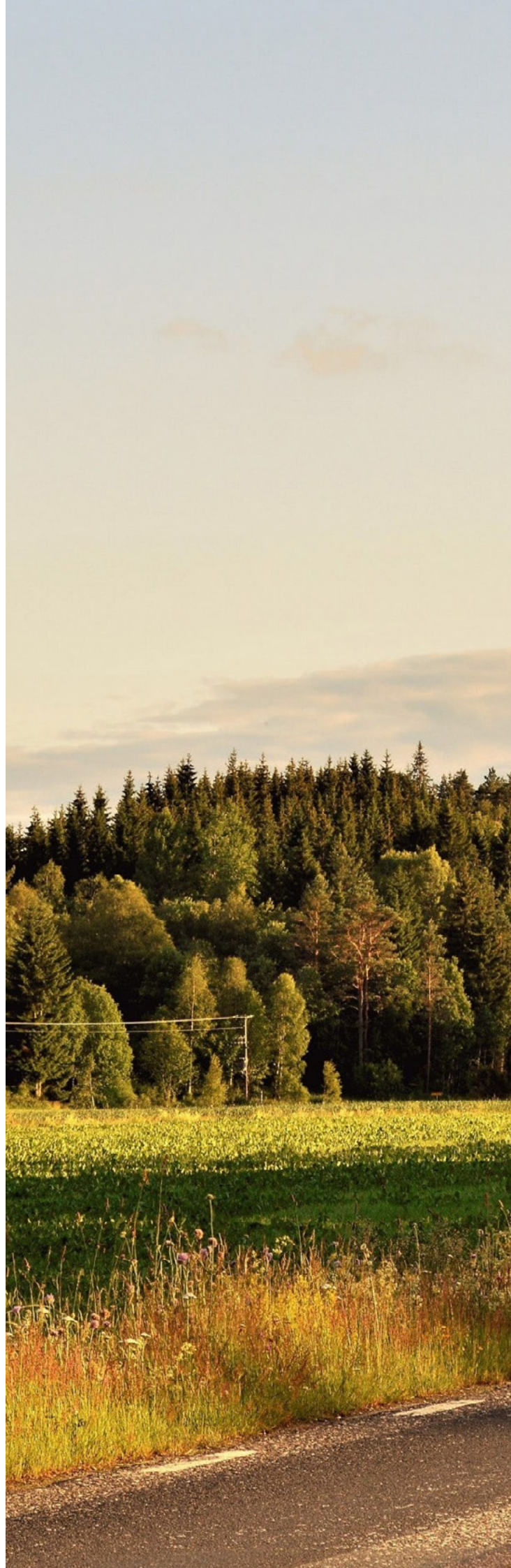
eCall aktiveras automatiskt genom någon av fordonets inbyggda sensorer men kan även aktiveras manuellt av att föraren trycker på en knapp.

Från 2018 är eCall standard i alla nya bilar inom EU enligt ett direktiv som röstades igenom i april 2015.

När eCall-systemet har aktiverats kopplar det upp sig till räddningstjänstens närmsta central, både via telefon och en datalänk. Det gör att föraren och andra i bilen kan kommunicera med larmoperatören samtidigt som systemet automatiskt överför viktiga uppgifter. På så sätt kan räddningstjänsten bedöma och hantera situationen effektivt.

Sverige skrev som första land tillsammans med Finland under ett avtal redan 2004 om att delta i systemet, som nu används i fordon i hela EU. Från 2018 är eCall standard i alla nya bilar inom EU enligt ett direktiv som röstades igenom i april 2015. eCall fungerar i alla EU-länder. Vid en olycka kopplas fordonet till närmaste räddningstjänst var man än befinner sig och oavsett var bilen är köpt eller registrerad.

I EU-direktivet är det fastslaget att eCall är ett system som måste kontrolleras kontinuerligt. Från och med 20 maj 2023 införs ett obligatoriskt besiktningskrav. Det innebär att Transportstyrelsen väntas återkomma innan dess med föreskrifter om hur kontrollen av systemet ska gå till.





Trafiksäkerheten försämrades när inställelsetiden för besiktning tillfälligt förlängdes

Den så kallade omnibusförordningen presenterades av EU under våren 2020. Den främsta orsaken till förslaget var att många EU-länder hade stängt ned sina samhällen under pandemin och kraftigt begränsat möjligheten för medborgare att kunna genomföra bland annat besiktning. För att besiktningsorgan, 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.

Varje land hade möjlighet att välja huruvida man ville tillämpa omnibusförordningen eller inte, eftersom hanteringen av pandemin såg olika ut i respektive land. De allra flesta EU-länder valde att inte tillämpa uppskjuten besiktning. Sverige valde dock att göra det, trots att vi i Sverige då var ett av de mest tillåtande och öppnasamhällena under pandemin. Transportstyrelsen och regeringen menade att man genom att tillämpa omnibusförordningen kunde ge riskgrupper möjlighet att undvika fysisk kontakt vid besiktning. Det vill säga svenska beslutsfattare åberopade ett helt annat syfte än vad som var det ursprungliga med förordningen.

Omnibusförordningen omfattade dock samtliga besiktningspliktiga fordon i Sverige, inte bara de som ägdes av någon i riskgrupp. Därför fick även tunga lastbilar, bussar och företagsägda fordon förlängd inställelsetid med sju månader. Under våren 2021 kunde vi efter analys se att undantaget hade utnyttjats mest (antal och andel) av fordonsägare som inte befann sig i riskgrupp.

- Totalt utnyttjades den förlängda inställelsetiden av över 550 000 fordonsägare.
- Undantaget utnyttjades i högre grad 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 senare än sin ordinarie inställelsetid.

När förslaget presenterades varnade vi för möjliga negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Farhågorna visade sig vara berättigade. Besiktningsorganen har nu genomfört kontrollbesiktning på alla de fordon som utnyttjade undantaget, det vill säga de som sköt upp

Varje land hade möjlighet att välja huruvida man ville tillämpa omnibusförordningen eller inte, eftersom hanteringen av pandemin såg olika ut i respektive land.

besiktningen i sju månader. Statistik¹ har inhämtats för fordonstyperna tungt släp, tung lastbil och personbil, och resultatet är tydligt: fordon som använde undantaget hade en betydligt högre andel anmärkningar när de väl besiktigades efter att undantaget hade löpt ut.

Fordonsbesiktningsbranschens förslag för att utveckla trafiksäkerhetskontrollen

- Föreskrifterna som bestämmer innehållet i kontrollbesiktning bör uppdateras så att befintliga säkerhetssystem som till exempel antisladd och bältespåminnare omfattas av besiktningen.
- Se över besiktningsregelverket för att möjliggöra än mer effektiv kontroll av tunga fordon.
- Se över om mopedbilar och mopeder också bör omfattas av kontrollbesiktning.
- Värna om den nu gällande besiktningsfrekvensen.

¹Statistiken är inhämtad från besiktningsorgan som utför knappt 75 procent av den totala besiktningsvolymen, nämligen Svensk Bilprovning, Opus Bilprovning och Besikta Bilprovning.

Viktiga exempel:

52,2 %

ÖVER HÄLFTEN, 52,2 procent av tunga lastbilar som väger över 16 ton och utnyttjat omnibusundantaget blev underkända med krav på ombesiktning. Att jämföra med 41,7 procent av de som infunnit sig till kontrollbesiktning inom sin ordinarie besiktningsperiod och som därmed inte nyttjat undantaget. (Andelen underkända tunga fordon ligger vanligen på denna nivå.)



ANDELEN GODKÄNDA PERSONBILAR sjönk från 67 procent (ej nyttjat omnibus) till 53 procent av de som nyttjat omnibus.

53 %

ANDELEN PERSONBILAR som blivit underkända med krav på ombesiktning har ökat med nära 53 procent för de som nyttjat omnibus.



EN PÅFALLANDE ÖKNING av anmärkningar på bromssystemen på samtliga fordonstyper. Det är dock extra relevant för tung trafik. Av de som inte nyttjat omnibus sker anmärkning i genomsnitt på 34 av 100 lastbilar över 16 ton. Av de som nyttjade omnibus är motsvarande siffra 51. Det handlar om mer än 11 000 tunga lastbilar som underkändes på grund av undermåliga bromssystem.



ANDRA ANMÄRKNINGSTYPER förutom bromssystemen som fått långt högre andel anmärkningar vid nyttjande av omnibus är hjulsystem, karosseri och kommunikationssystem.



ANDELEN FORDON som har belagts med direkt körförbud har ökat med minst 50 procent inom samtliga fordonstyper. Tunga släp stack ut med en ökning på nära 74 procent.

EN TYDLIG SLUTSATS att dra är därmed att trafiksäkerheten har påverkats negativt under tiden omnibusundantaget var gällande.



BESIKTA
BILPROVNING



Besiktning och EU

EU-direktiven utgör grunden för besiktningsregler som gäller i Sverige och fungerar som en heltäckande miniminivå i hela Europeiska Unionen. Varje medlemsstat ska utgå ifrån och följa direktivet när man formulerar nationella regler. Det innebär att ett land kan ha högre krav än vad EU-direktiven anger, men inte lägre. Eftersom förutsättningarna skiljer sig i varje land är det viktigt att värna om varje lands möjlighet att komplettera reglerna i EU-direktivet genom nationell lagstiftning. Som tidigare nämnts är det Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för att översätta gemensamma regler i EU om besiktning och föreskriva om hur dessa ska tillämpas i Sverige.

Revidering av besiktningspaketet på gång

Under våren 2021 utfärdade Europaparlamentet en resolution om genomföranderapporten om säkerhet på vägarna i trafiksäkerhetspaketet. Anledningen till detta var främst att framstegen med att minska antalet dödsolyckor i trafiken har varit alltför långsamma under de senaste åren. Dåligt underhåll av fordon anses orsaka 4 procent av alla olyckor som inbegriper vägtrafikanter.

I resolutionen framgår även att harmoniseringen av medlemsstaternas regler måste förbättras. Parlamentet uppmanar medlemsstater att

ytterligare anpassa sina krav till direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av trafiksäkerhet. Bristen på harmoniserade regler inom detta område har också varit en bidragande orsak till att EU inom kort påbörjar arbetet med att revidera det så kallade "besiktningspaketet". Bland annat direktiv 2014/45/EU ska ses över. Under sommaren 2021 har EU-kommissionen initierat denna revidering.

I revideringen kan finnas utrymme för medlemsstaterna att påverka förändringar som exempelvis ökad harmonisering, det vill säga mer likartade regler i EU-länderna.

Tekniska förutsättningar och samhällets utmaningar utvecklas snabbt och det är viktigt att besiktningen tillåts gå i takt med omvärlden för att ge mesta möjliga nytta för trafiksäkerhet och miljö. Man bör eftersträva en generös bedömning av vad som anses vara likvärdiga eller bättre metoder genom att fokusera på att en kontroll syftar till att bedöma funktionen hos fordonet snarare än de mätparametrar som utformats baserat på äldre teknik eller behov. Fordonsbesiktningsbranschen står bakom förslagen som CITA, International Motor Vehicle Inspection Committee, driver gällande revidering av EU:s besiktningspaket.



**EDUARD FERNÁNDEZ,
verkställande direktör CITA**

Ålder: 51

Bakgrund: Ingenjör, med hela karriären inom fordons-
godkännande och besiktning

Verksam i CITA sedan: 2014

Brinner för: Fordonsteknik och framtidens transporter

Fordon du kör: Volvo

Har bilen besiktigats i år, och blev den godkänd?

Det är dags nästa år och jag ser fram emot det.

Det här är CITA

CITA, the International Motor Vehicle Inspection Committee, samlar myndigheter och ackrediterade bolag som är aktiva inom fordons regelefterlevnad, med målet att förbättra trafiksäkerhet och miljö.

CITA arbetar gentemot viktiga internationella organ så som FN, EU-kommissionen, Afrikanska Unionen, Världshälsoorganisationen, Världsbanken och Interamerikanska utvecklingsbanken. Organisationen har också kontakt med några av de mest betydelsefulla forskningsinstituten inom trafiksäkerhetsforskning, för att kunna vara en samlingsplats för experter och dela kunskap om fordonssäkerhet och regelefterlevnad. CITA består av cirka 140 medlemmar från 55 länder världen över.

Eduard Fernández är verkställande direktör för CITA. Vi har fått möjlighet att intervjua honom om CITA:s arbete och om vad som är aktuellt på europeisk nivå just nu.

Hur tycker du att fordonsbesiktningen fungerar i EU generellt?

– Fordonsbesiktningen i EU är riktmärket för övriga världen och en av de delar av EU:s globala trafiksäkerhetsstrategi som gör Europa till den säkraste regionen i världen. Därför är den samlade bedömningen att den fungerar bra. Det finns självklart områden med förbättringspotential, som till exempel tillgången till fordonssystem och data. Det är av stor vikt att fordonsbesiktningens oberoende upprätthålls och inte hindras av andra intressen.

Vad är den största utmaningen för CITA de kommande fem åren?

– På europeisk nivå och inom trafiksäkerhetsområdet är utmaningen att säkerställa att ny teknik som är installerat i fordon, som har stor potential att minska antalet olyckor och dödsfall, är fullt fungerande och högpresterande under hela fordonets livstid. Det är både en teknisk och institutionell utmaning.

– Den tekniska biten är i mycket relaterade till komplexiteten i ADAS-tekniken (Advanced Driving Assistance Systems), vilket är ett steg mot självkörande bilar. Den institutionella

utmaningen är att skapa ett juridiskt ramverk i EU som fullt ut tar hänsyn till hela fordonets livslängd.

– På utsläppssidan är situationen jämförbar. Vi inväntar inom de närmaste månaderna ett nytt förslag på ny utsläppsstandard som kallas Euro 7/VII. Vår starka förhoppning är att den innebär ett överensstämmande mellan den av tillverkaren angivna förbrukningen och den verkliga förbrukningen vid normal körning.

EU:s trafiksäkerhetspaket kommer snart att uppdateras. På vilket sätt jobbar ni med att stärka miljöaspekterna i paketet?

– Vi ger vår input som experter. Fordonsbesiktningen har unik insyn i skicket på den faktiska fordonsflottan som ingen annan har och det är värdefull information.

Vad är det som gör att ni lyckas nå framgång i ert arbete?

– Det är utan tvekan ett resultat av kunskapen och erfarenheten hos CITA:s medlemmar. Vi finns till för våra medlemmar och de skapar ramarna för alla våra åtaganden.

Nya testmetoder för miljökontroll debatteras här i Sverige. Men tyvärr har vi två problem kopplat till det. Gränserna är högt satta, vilket gör mätmetoden otillräcklig. Dessutom räknar vi inte partiklar och vi mäter inte NOx. Nya metoder och verktyg är under utveckling, men om det inte sker någon förändring i gränsvärdena finns heller ingen anledning att ha en bättre mätmetod. Vad är CITA:s åsikt om nya mätmetoder?

– EU:s regelverk sätter minimistandarden vid besiktning. Det innebär att medlemsländerna kan gå längre och vidareutveckla kraven. Belgien, Nederländerna och Tyskland gör det genom att införa partikelräkning i nya dieselfordon.

Det är viktigt att länder som Sverige, som är en förebild inom trafiksäkerhet och rena transporter, upprätthåller sin roll genom att använda de möjligheter som EU-direktivet ger, särskilt nu när Green Deal och Nollvisionen är unionens huvudstrategier.

Forskningen om fordonsutveckling går snabbt. Det finns elbilar, hybridbilar, automatiserade fordon med mera. Hur hänger besiktningsbranschen med i den snabba utvecklingen och håller sig relevant?

– Fordonsbesiktningen arbetar hårt för att hantera all ny teknik. Ett bra exempel är nya standarder för dieselfordon som kräver användning av partikelfilter gällande utsläpp. Vissa användare tog bort dem när de var igensatta vilket medförde en betydande miljöpåverkan. Vissa länder kommer under de närmaste månaderna att börja tillämpa en ny teknik för att inkludera partikelräkning i besiktningen som löser detta problem. Vi arbetar även med ADAS, mätning av kväveoxider (NOx), hybrid- och elfordon, mikromobilitet m.m.

Vad vill du säga till de som hävdar att nya bilar inte behöver besiktigas, eftersom allt är digitaliserat och regelbunden service sköts av fordonstillverkaren?

– Vi kan inte låta fordonstillverkare bli spelets domare eftersom de inte är en opartisk intressent. Fordonsbesiktning är en oberoende verksamhet och måste därför skötas på ett opartiskt sätt.

On-Board Fuel Consumption Measurement

Sedan dieselskandalen 2015 har frågan om hur bilars förbrukning mäts varit het. Med anledning av den har nu ett nytt sätt införts inom EU för att mäta bilens förbrukning medan den körs i verklig trafik. Informationen ska användas för att fastställa nya regelverk.

EU har föreskrivit om bindande gränsvärden för fordonstillverkare. Den syftar till att göra vägtransporterna renare, uppfylla EU:s mål för minskning av utsläpp av växthusgaser 2021–2030 och bidra till målen i Parisavtalet. I förordningen anges de maximala gränsvärdena för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon vid körning. Den nyaste förordningen om gränsvärden för utsläpp trädde i kraft vid ingången av 2020. Enligt förordningen ska fordonstillverkare och nationella myndigheter följa upp och rapportera hur väl personbilar och lätta nyttofordons

faktiska koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning vid körning motsvarar gränsvärdena.

De utsläppsvärden som deklarerats av biltillverkarna måste få en bättre överensstämmelse med verkliga utsläpp av koldioxid. Därför har det införts krav på att nya fordon som registreras från den 1 januari 2021 ska lagra information om förbrukning och körsträcka.

Enligt kommissionens förslag ska medlemsstaterna samla in och rapportera data från mätning av personbilar och lätta nyttofordons faktiska bränsleförbrukning, vilket görs med hjälp av en så kallad On-Board Fuel Consumption Meter (OBFCM) när bilen kontrollbesiktigas. Målet är att i ett så tidigt skede som möjligt få uppgifter om fordonets koldioxidutsläpp vid verklig användning i trafik för att kontrollera hur väl dessa värden stämmer överens med typgodkännandekraven för fordonet.

Besiktningsorganen ska därför från och med 20 maj 2023 i samband med kontrollbesiktning samla in och spara förbrukningsdata från fordons OBFCM-utrustning, gällande fordon som har registrerats första gången den 1 januari 2021 eller senare. Uppgifterna ska rapporteras till Europeiska miljöbyrån samt EU-kommissionen. I Sverige är det Transportstyrelsen som sammanställer och rapporterar till EU. EU planerar att publicera dessa data i en årlig rapport, där det tydligt ska framgå hur stor skillnaden är mellan utlovad och faktisk förbrukning.

Fordonsbesiktningsbranschens förslag om besiktning och EU

- Fordonsbesiktningsbranschen vill se en ökad harmonisering inom EU, dock med fortsatt möjlighet till högre ambitioner hos respektive land.
- Fordonsbesiktningsbranschen står bakom förslagen som CITA, International Motor Vehicle Inspection Committee, driver gällande revidering av EU:s besiktningspaket.



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.

Beslutfattande instanser och myndigheter

OKTOBER 2021

Regeringen 21-10-20, Regeringen ser över regelverket för A-traktorer
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/10/regeringen-ser-over-regelverket-for-a-traktorer/>

DECEMBER 2021

Your Europe 21-10-14, 112-baserat eCall-nödlarm från din bil
https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/security-and-emergencies/emergency-assistance-vehicles-ecall/index_sv.htm

DECEMBER 2021

EU-Kommissionen 2021-03-04, KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDE-FÖRORDNING (EU) 2021/392
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0392&from=ES>

OKTOBER 2021

Naturvårdverket, Territoriella utsläpp och upptag
<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag>

OKTOBER 2021

Trafikverket, Vägtrafikens utsläpp
<https://www.trafikverket.se/contentassets/ac3df8a1b07a49f09230c64189ccba4b/pm-vagtrafikens-utslapp-210224.pdf>

NOVEMBER 2021

Transportstyrelsen, Förstudie utlandsbesiktning
<http://www.boeke.se/besiktningsutredning.pdf>

NOVEMBER 2021

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Trafikolycka och bränder i e-fordon
<https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/raddningstjanst-och-raddningsinsatser/trafikolycka/trafikolycka-e-fordon/>

NOVEMBER 2021

Transportstyrelsen 21-11-17, A-traktor och elsparkcykel – så många skadas
<https://via.tt.se/pressmeddelande/a-traktor-och-elsparkcykel-sa-manga-skadas?publishid=3235769&releasid=3311088>

Artiklar

OKTOBER 2021

**Svenska Dagbladet 2021-09-22, WHO
väntas strama åt tyglarna för renare luft**

<https://www.svd.se/who-vantas-strama-at-tyglarna-for-renare-luft>

NOVEMBER 2021

**Motormagasinet 2015-08-25,
Fakta om EU:s nya besiktningsdirektiv**

https://www.motormagasinet.se/article/view/418363/fakta_om_eus_nya_besiktningsdirektiv

NOVEMBER 2021

**Sveriges Radio 2021-11-15,
300 000 dör i förtid av luftföroreningar**

<https://sverigesradio.se/artikel/drygt-300-000-dor-i-fortid-av-luftfororeningar>

Övriga källor

OKTOBER 2021

**Hydrive, Vad är NOx och CO2,
skillnader och fakta**

<https://se.hydrive.com/c/nyheder/vad-aer-nox-och-co2-skillnader-och-fakta>

NOVEMBER 2021

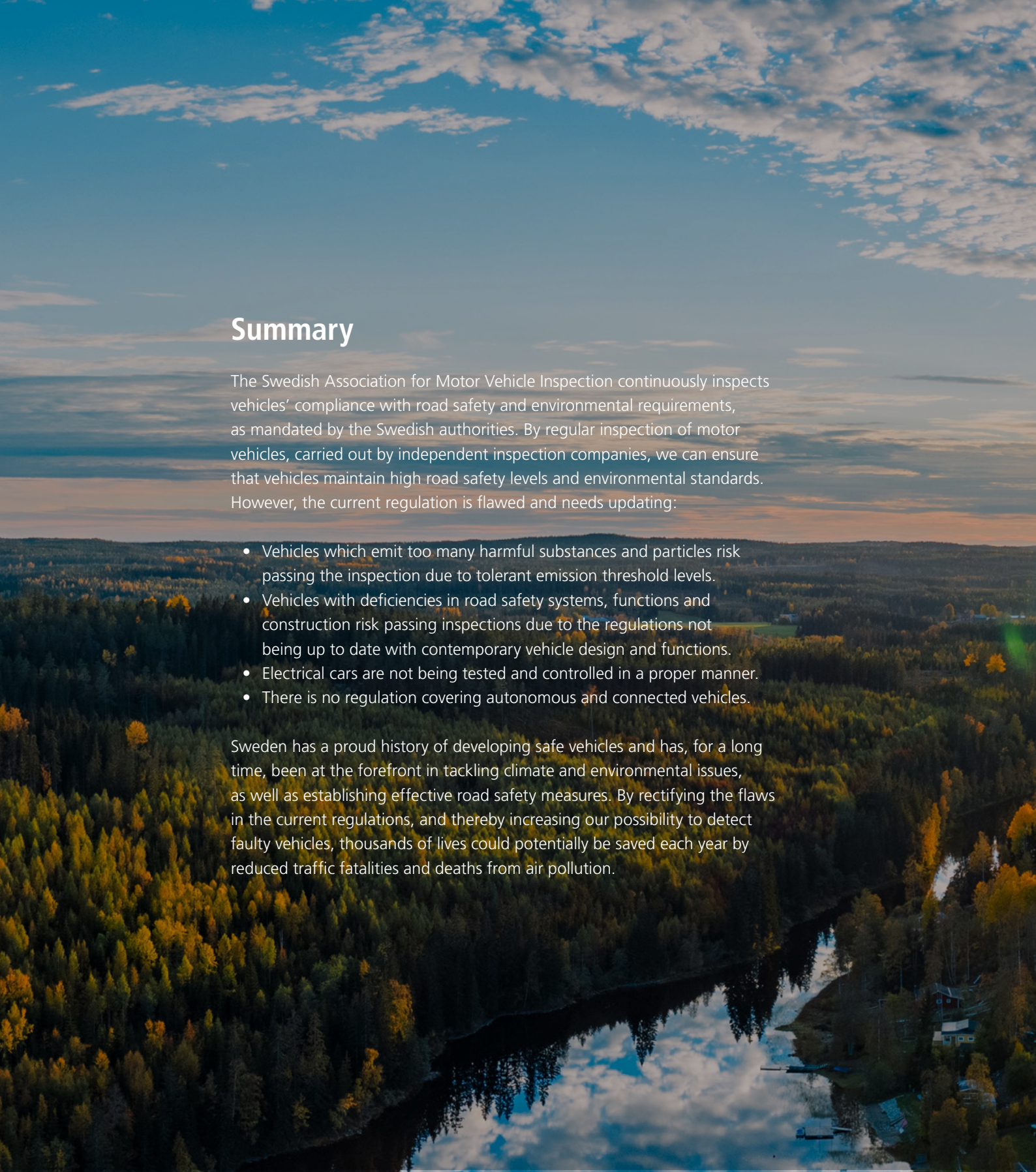
Elbilsstatistik

<https://www.elbilsstatistik.se/>

NOVEMBER 2021

**Riksorganisationen M, Manipulerade
A-traktorer – en trafikfara**

<https://via.tt.se/pressmeddelande/manipulerade-a-traktorer-en-trafikfara?publisherrld=33197&releaseld=3307098>



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