



Fordonsbesiktningen i Sverige

Årsrapport 2025

FBB

Fordonsbesiktningens bransch

Innehållsförteckning

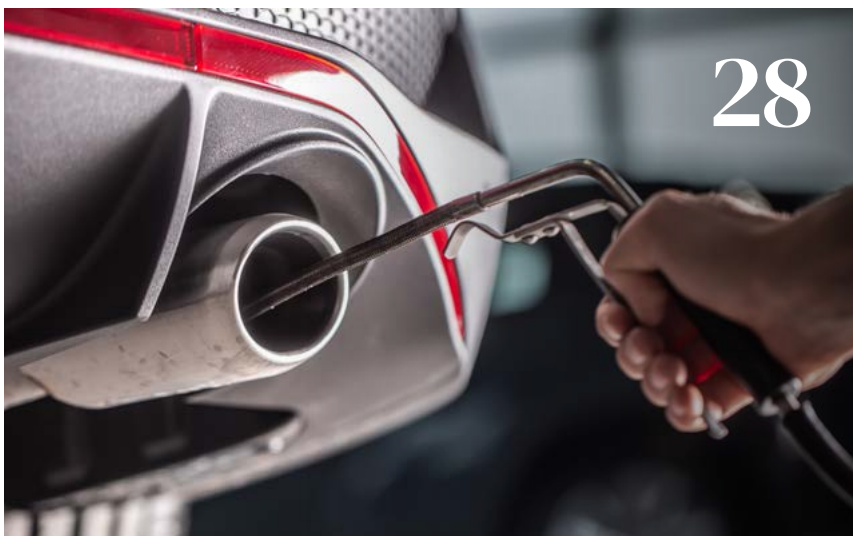
Ordförande har ordet	4
60 år av fordonsbesiktning	5
Varför besiktning?	9
Hur går besiktningen till och vad gäller?	9
Vad händer efter besiktningen?	10
Besiktning handlar om att förebygga att det värsta händer	11
Så funkar fordonsbesiktningensmarknaden	13
Fyra felaktigheter om besiktningensmarknaden - och de rätta svaren	15
1. Fler åker fast för mutor – men det betyder inte att korruptionen ökat	16
2. Fordonsbesiktningen är konkurrensutsatt – inte avreglerad	20
3. Tillgängligheten till besiktning är bättre överallt, inte bara i storstäderna	21
4. Priserna har ökat men inte så mycket som många tror: 70 kronor dyrare per år	21
Utvecklingen sedan omregleringen	20
Transportstyrelsen missar återigen chansen att modernisera besiktningen	21
Transportstyrelsen måste göra mer för att följa sin instruktion	22
Luftföroreningar fortfarande ett stort problem – detta kan vi göra	25
Regeringen vill skärpa miljömålen under 2025	26
Miljövidriga fordon godkänns fortfarande vid besiktningen	29
Sverige fortsatt i EU:s bottenliga gällande utsläppskrav vid besiktning	29
Regeringen arbetar på att kriminalisera fusk med avgasrening	32
I väntan på EU – Vad kan Sverige göra under tiden	34
Fortfarande ingen påbörjad revidering av EU-direktivet	34
Vad är partikelräkning och varför borde det införas?	34
Hur har det gått med partikelräkning i andra länder och varför väntar Sverige	36
Extremt få bilar underkänns vid svensk avgasmätning	37
Varför är Transportstyrelsen ovilliga att införa partikelräkning?	42
Branschnyheter	44
Nyhet: Skärpt granskning av besiktningensföretagens styrelser	46
Nyhet: Se upp för eCALL som slutar fungera	44
Nyhet: Krav på kontantbetalning vid besiktning kan kosta mer än det smakar	45
Källor	46



Besiktningen 60 år

I år har kontrollbesiktning varit obligatoriskt i 60 år. Vi går igenom besiktningens och trafiksäkerhetsarbetets historia, varför besiktningen är viktig och vad som egentligen gäller när man besiktar sin bil.

3



28

Sverige ett extremland: Här godkänns smutsiga bilar som aldrig hade släppts igenom i andra europeiska länder

Extremt få bilar underkänns vid svensk avgasmätning jämfört med de länder som infört moderna metoder – Nu finns helt nya siffror som visar att det i Sverige underkänns 0,21 procent på för höga avgasvärden, att jämföra med upp till 9 procent i Belgien.



12



30

SIDA 12 Rätt fakta om besiktningens marknaden

Vi reder ut fyra felaktiga uppfattningar om besiktningens marknaden.

SIDA 30 Han ska ena partierna bakom klimat- och miljömålen

Regeringen har utsett Christofer Fjellner (M) till ny ordförande i beredningen som ska ena partierna bakom klimat- och miljömålen.

Ordförande har ordet

Att den obligatoriska kontrollbesiktningen firar 60 år är förmodligen inte något som spontant firas hemma hos vanligt folk. Men även om det är få bilägare som längtar till nästa besiktning så är besiktningen viktig för att hålla bilarna i bra skick och upptäcka potentiellt farliga brister. I årets rapport går vi igenom viktiga händelser som skett under dessa år – men vårt fokus ligger som vanligt inte på att beskriva dåtiden utan på vad som behövs framåt för att öka nyttan med besiktning.

Under dessa 60 år har en stor mängd lagar tillkommit som förbättrat trafiksäkerheten och minskat utsläppen. Fordonstillverkarna har uppfunnit bilar som är betydligt mycket säkrare och renare än förr. Avancerade deformationszoner, antisladdsystem, filhållningsassistans och andra komplexa säkerhetssystem är numera standard i nya bilar. Antalet omkomna i trafiken har gått från över 1 300 år 1965 till 210 förra året. Under hela den här resan har fordonsbesiktningen bidragit till att upptäcka brister och påminna bilägarna om vikten av att hålla bilen i bra skick. I motsats till den regulatoriska och tekniska utvecklingen på fordonsområdet, så har besiktningens regler stagnerat och är inte längre ändamålsenliga för att besiktiga moderna bilar. Det måste det bli ändring på.

De flesta vet att luftföroreningar fortfarande är ett stort problem, särskilt för de som bor i tätbebyggda områden. Myndigheterna vet att det finns bilar med manipulerad eller trasig avgasrening som släpper ut extrema mängder farliga avgaser. Det finns metoder för att upptäcka dessa bilar – partikelräkning – en modern metod för avgasmätning. Men trots att EU uppmanat Sverige att införa denna metod, precis som flera andra europeiska länder redan gjort, så vågar inte svenska Transportstyrelsen.

Nu finns utvärderingar från de länder som infört partikelräkning. Vi kan nu se att det är en sorgligt stor skillnad mellan Sverige och dessa länder när det kommer till hur effektiva miljökontrollerna är. I Tyskland, Belgien och Nederländerna fastnar mellan fyra och tolv procent av mer moderna dieslbilar i den avancerade avgaskontrollen, eftersom de släpper ut alldeles för mycket farliga partiklar. I Sverige får två promille av

moderna dieslbilar anmärkning. Det låter galet just för att det är galet.

Inte ens den gammalmodiga kontrollen klarar Sverige särskilt bra. Sverige har med marginal de mest tillåtande gränserna för utsläpp jämfört med elva andra europeiska länder. Transportstyrelsens instruktion från regeringen är samtidigt tydlig: myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen nås. I dessa ingår miljö kvalitetsmålen. Besiktningens regler spelar en viktig roll och skulle kunna uppdateras men det sker inte. Det är dags att införa partikelräkning.

För övrigt anser jag att debatten om fordonsbesiktning måste utgå från en faktabaserad grund. När staten sålde Bilprovningen så dök det i debatten upp en mängd påståenden om vår bransch, som helt enkelt inte stämmer. Fakta är att tillgängligheten till besiktning kraftigt förbättrats i hela Sverige sedan omregleringen för 15 år sedan. Antalet stationer har inte minskat i glesbygd och i dag har bilägare en otroligt mycket större möjlighet att boka besiktningstider som passar in i livspusslet. Fakta är också att den årliga kostnaden för besiktning ökat med cirka 70 kronor sedan 2010 men legat under inflationen sedan 2016. Den största bristen med besiktningens marknad just nu är att staten inte tagit ansvar för att modernisera besiktningens regler så att nyttan för trafiksäkerhet och miljö med den obligatoriska besiktningen blir högre. Jag är kanske naiv, men 2025 hoppas jag blir året då detta sker.



Tord Fornander



60 år av fordons- besiktning

I år har obligatorisk kontrollbesiktning funnits i 60 år. Systematisk kontroll av fordon har blivit en självklarhet för att säkra förtroendet för varandra i trafiken och på marknaden för begagnade fordon. Fordonsbesiktning har sedan införandet spelat en viktig roll för trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan i Sverige.

- 1965 1 313 människor dör i trafikolyckor, vilket fortfarande är rekordnoteringen
Obligatorisk kontrollbesiktning införs
- 1967 Sverige byter till högertrafik
- 1968 Differentierade hastighetsbegränsningar införs på försök
- 1969 Lag på att bilar ska ha bälten monterade i framsätet
- 1970 1 307 personer omkommer i trafikolyckor
Kontroll av halten kolmonoxid i avgaserna införs vid besiktning
- 1971 Bashastigheten på svenska vägar bestäms till 70, 90 och 110 km/h
- 1972 Volvo lanserar de första bakåtvända bilbarnstolarna
- 1975 1 172 omkommer i trafiken
Obligatoriskt att ta på sig bältet vid körning
Kontroll av bilbälte vid besiktning införs
Lag om motorcykelhjälm
- 1976 Kontroll av avgasrening blir obligatoriskt
- 1978 Volvo uppfinnar branschens första bälteskudde för barn
Bosch lanserar det första helt elektroniska systemet för låsningsfria bromsar (ABS)
- 1979 Allmän, differentierad hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggda samhällen bestäms till 70 km/h
Gun-Brith Jörestig blir den första kvinnliga bilprovaren
- 1980 848 dör i trafikolyckor
- 1981 Volvo börjar installera trepunktsbälten även i baksätet på sina modeller
Mercedes S-Class får krockkuddar som standardutrustning
- 1982 Saab implementerar trepunktsbälte i baksätet
Volvo lanserar 760, en av de första bilmodellerna med trepunktsbälten bak som standard och krockzoner fram och bak, så kallade deformationszoner, samt förstärkta dörrbalkar för att skydda vid sidokrockar

1985	808 förolyckas i trafiken Mercedes-Benz S-Class blir första serietillverkade modellen med ABS som standard
1986	Bältestvång införs för vuxna i baksätet Bilavgaslagen tillkommer, med krav på avgasrening och gränsvärden för utsläpp
1988	Lag på bilbälte även för barn
1989	Skärpta utsläpps- och avgasreningskrav, i praktiken krav på katalysator Ingenjörer på Mercedes börjar arbeta på ett antisladdsystem efter att ha fått sladd vid vintertestkörning i norra Sverige
1990	772 människor dör i trafiken Promillegränsen för rattfylleri sänks till 0,2 Riskutbildning införs som obligatoriskt moment för körkort
1991	Volvo introducerar sidokrockkuddar
1991	EU beslutar att införa nya utsläppsnormer för fordon
1992	Utsläppsklassen Euro 1 gäller för nya personbilsmodeller
1994	Gränsen för grovt rattfylleri sänks till 1 promille
1995	Nya Mercedes S-Class utrustas med antisladdsystem Antalet döda i trafiken är 572
1996	EU-krav på röktäthet i dieslbilars avgaser börjar gälla Euro 2 börjar gälla för nya bilmodeller Handdatoren ersätter penna och papper som primärt arbetsverktyg för besiktningstekniker
1997	Nollvisionen införs – ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken Krav på varningstriangel i bilen Mercedes beslutar att introducera antisladdsystem i alla sina modeller. Hybridbilen Toyota Prius börjar säljas i Sverige
1999	Lag om vinterdäck
2000	Totalt dör 591 personer i trafiken Peugeot 607 går att köpas med partikelfilter som tillval Internetbokning av besiktningstid lanseras Elbilar börjar få kommersiell spridning i Sverige Utsläppsnorm Euro 3
2004	Isofix-systemet blir obligatoriskt i nya bilar
2005	440 människor förolyckas i trafikolyckor Krav införs på att bilar ska designas för att minska skador på fotgängare Nya bilmodeller ska vara i utsläppsklass Euro 4

När antalet motorfordon under 1940-talet ökade markant i Sverige väcktes tankar på organiserad bilbesiktning. Trafiksäkerhet blev en samhällsfråga, och behovet av att kontrollera fordonens tekniska skick uppmärksammades. De första kontrollerna var dock sporadiska och genomfördes främst av polisen vid vägkantskontroller.

De första obligatoriska bilbesiktningarna genomfördes 1965. Syftet var att skapa ett nationellt system för obligatorisk besiktning. Sverige var ett av de första länderna att införa ett sådant system på bred front. Skälen till att man ville införa obligatorisk kontroll är i mångt och mycket samma som idag:

Ökad trafiksäkerhet

Under efterkrigstiden ökade antalet bilar i trafik kraftigt – så gjorde också antalet allvarliga trafikolyckor. Antalet, och andelen, som dog i trafiken var väsentligt högre än idag. Många olyckor berodde på tekniska brister i fordonen, till exempel dåliga bromsar. Genom obligatoriska och regelbundna kontroller ville beslutsfattarna minimera risken för olyckor genom att upptäcka fel och åtgärda dessa innan de ledde till olyckor. Att säkerställa att fordon var i gott skick ansågs vara en fråga om allmän säkerhet. Genom att införa obligatorisk besiktning kunde man bättre skydda förare, passagerare och andra trafikanter från olyckor orsakade av tekniska fel.

Standardisering av fordonskontrollen

Innan 1965 genomfördes fordonskontroller sporadiskt av polisen eller lokala aktörer. Det saknades ett enhetligt system för att bedöma och kontrollera fordonens skick. Genom att införa ett nationellt system för fordonsbesiktning kunde man säkerställa att alla fordon uppfyllde samma tekniska minimikrav, vilket ökade rättvisan och effektiviteten i kontrollen.

Anpassning till internationella trender

På 1960-talet införde flera länder i Europa obligatorisk fordonsbesiktning. Införandet i Sverige skedde delvis för att ligga i linje med internationella säkerhetsstandarder, särskilt med tanke på den ökande handeln och trafiken över nationsgränserna. Liknande argument framhölls för omläggningen till högertrafik två år senare.

Ökad medvetenhet om fordonsunderhåll

Ett ytterligare mål var att utbilda och påminna fordonsägare om vikten av att regelbundet underhålla sina fordon. Obligatorisk besiktning fungerade som en pådrivande faktor för att ägare skulle ta ansvar för sitt fordon skick. Så är det än idag.

Reglerna har halkat efter

Införandet av obligatorisk fordonsbesiktning var alltså ett strategiskt beslut för att möta samtidens utmaningar med trafiksäkerhet och anpassa Sverige till en snabbt växande motoriserad värld. Det har sedan dess varit en grundsten i Sveriges arbete för att skapa en säkrare och mer pålitlig trafikmiljö.

Under 1970-talet började miljöaspekter spela en större roll i besiktningen. Avgaskontroller infördes 1976 för att minska utsläppen från fordon och bidra till bättre luftkvalitet. Detta var en del av Sveriges bredare strategi för att hantera miljöutmaningar.

På 1990-talet introducerades digitala system i bilbesiktningen för att effektivisera processerna, vilket gjorde det enklare att boka tid och få sitt fordon kontrollerat.

2010 omreglerades marknaden och nya aktörer fick möjlighet att erbjuda besiktningstjänster, fortfarande helt enligt detaljerade och likvärdiga statliga anvisningar. Omregleringen ledde till en snabb tillväxt av antalet besiktningstationer i hela landet.

Samtidigt som fordonsbesiktningen har spelat en avgörande roll för att förbättra trafiksäkerheten och skapa ett mer hållbart transportsystem, står branschen inför nya utmaningar. Fordonsindustrin genomgår en snabb teknisk utveckling, men regelverket för fordonsbesiktning har inte hållit jämna steg. Detta skapar flera utmaningar för både fordonsägare och besiktningföretag och riskerar att påverka både trafiksäkerheten och miljön negativt.

För att möta framtidens behov krävs ett modernt och mer dynamiskt regelverk som kan följa den snabba utvecklingen inom fordonsdesign- och teknik.

2008	Elbilen Tesla Roadster börjar säljas i Sverige Vägverket inför tiostegssystem för hastighetsgränser, från 30 till 120 km/h
2009	Kommuner får möjlighet att sänka bashastigheten i tätorter till 40 km/h Euro 5 blir obligatoriskt för nya modeller Kontroll av fordonets omborddiagnos-system införs vid besiktning
2010	Antalet personer som omkommer i trafiken är 266 Fordonsbesiktningmarknaden omregleras och konkurrensutsätts
2012	Viss kontroll vid besiktning införs av stödskydd, varningsanordningar för krockskyddssystem (SRS och AIRBAG), antisladdsystem (ESC) och elektrisk servostyrning (EPS)
2014	Euro 6 gäller för nya modeller Alla nyregistrerade bilar måste ha antisladdsystem EUs besiktningsspaket träder i kraft
2015	Volvo introducerar filhållningsassistans i XC90, som tillsammans med adaptiv farthållning innebär halvautonom körning Antalet trafikdöda minskar till 259
2018	Ny besiktningföreskrift träder i kraft. Transportstyrelsen höjer de tillåtna utsläppen vid miljökontroll under besiktning. Besiktningstiderna förlängs från 12 till 14 månader Norge inför kontroll av elbilars högspänningssystem vid besiktning
2020	Antalet människor som dör i trafiken är 204, vilket är rekordfå Waymo lanserar självkörande taxi i delar av Phoenix i USA
2021	Covid-19 Sverige tillämpar EU-lag som tillåter tillfälligt förlängd inställelsetid med 7 månader. Senare visar sig bilar som väntat med besiktning ha väsentligt många fler brister än de som besiktats inom ordinarie intervall
2022	Nya bilar ska ha automatiska nödbromssystem, trötthetsvarnare och fartbegränsningsassistans Belgien inför partikelmätning vid besiktning. Partikelmätning är en ny och exakt metod för att mäta avgaser
2023	Kontroll av 112-baserat eCall-system i fordon införs Tyskland och Nederländerna inför partikelmätning vid besiktning
2024	6 250 000 besiktningar genomfördes i Sverige av 2 200 besiktningstekniker 210 omkommer i trafikolyckor
2025	Från första juli ska nya personbilsmodeller följa kraven enligt Euro 7

Varför besiktning?

Hur går besiktningen till och vad gäller?

Bokningen

Att besikta bilen är inte årets roligaste aktivitet – de flesta avstår från att jubla när breven från besiktningsföretagen börjar dimpa ner på hallmattan. Att besikta bilen kostar förstås en slant och det gnager kanske en liten oro att bilen inte kommer klara sig igenom kontrollen med godkänt betyg. Dessutom känns det kanske som att man alldeles nyligen var och besiktade. Skickar inte besiktningsföretagen sina brev ganska kort efter att man precis klarat sig igenom senaste besiktningen?

Besiktningsföretagen skickar brev eftersom det inte finns någon officiell kallelse till kontrollbesiktning längre, den rutinen avskaffades 2018. I stället är det upp till fordonsägaren att själv ha koll på när det är dags för besiktning. Besiktningsföretagens brev, som skickas utifrån inställelsedatum hämtade från Vägtrafikregistret, är i praktiken marknadsföring. Utskicken fungerar också som en påminnelse till fordonsägaren om att det snart gått 14 månader sedan den senast godkända kontrollbesiktningen.

Även om besiktningen inte är årets höjdpunkt och företagets kallelser kan kännas tjatiga, så är kontrollen helt nödvändig. Både för att fordonsägaren ska få ett kvitto på att bilen fungerar som den ska, eller på förekommen anledning: för att bli upplyst om vad som inte fungerar så att man har tid att åtgärda potentiellt farliga brister.

Utöver det är den återkommande kontrollbesiktningen central för att samhället och beslutsfattarna ska veta att fordonens skick är acceptabelt och hålls under löpande uppsikt av oberoende besiktningsorgan.

De flesta fordonsägare kommer ihåg att besikta i tid

Om det beror på alla påminnelser från besiktningsutförarna eller på att lagstiftningen säger att bilen får körförbud om den inte genomgår kontrollbesiktning låter vi vara osagt. Hur valet av besiktningsföretag går till finns det relativt lite data om – men förmodligen spelar närhet en viktig roll, liksom pris och möjlighet

att boka en tid som passar i det dagliga schemat.

Just flexibiliteten att kunna välja en tid som passar vet vi är viktig: en femtedel av fordonsägarna besiktar samma dag som bokningen görs medan en knapp tredjedel bokar en tid som ligger 1 till 3 dagar fram i tiden. Är man ute efter att minimera priset kan man i stället välja att ta tiden som besiktningsföretagen erbjuder i sin marknadsföring eller boka med lång framförhållning. Då blir priset ofta lägre eftersom företaget kan planera för att ta emot bilen, medan en bokning med kort varsel kostar mer – särskilt om det rör sig om besiktning samma dag eller drop-in.

Efter att ha bestämt sig för vilket besiktningsföretag som ska anlitas och när, så är det dags att ta bilen till besiktning. Har fordonsägaren själv inte tid så är det fullt möjligt att någon annan man litar på åker och besiktigar bilen – det är fordonet och inte föraren eller fordonsägaren som ska kontrolleras.



” Just flexibiliteten att kunna välja en tid som passar vet vi är viktig: en femtedel av fordonsägarna besiktar samma dag som bokningen görs medan en knapp tredjedel bokar en tid som ligger 1 till 3 dagar fram i tiden.


På plats på stationen

Väl på plats på besiktningstationen så är väntetiden förhoppningsvis kort – förekomsten av långa köer och väntetider var vanligare under monopoltiden men det problemet finns nästan inte längre. Undantaget var under och strax efter pandemin, vilket hade sin förklaring i att en tillfällig lagstiftning infördes som gjorde att inställelsetiden för många fordon förlängdes, vilket senare när det väl var dags för besiktning igen skapade en pucker av bokningar som besiktningssystemen kämpade med att beta av.

Många tycker att en besiktning går relativt snabbt. Det beror på att det finns ett

kontrollprogram som teknikern håller sig till och som gör arbetet planerbart. Efter bokning av tid plockar dessutom teknikern hem data om fordonsmodellen, för att kunna förbereda så mycket som möjligt inför provningen. Teknikern behöver därför inte lista ut vilka delar av bilen han eller hon ska undersöka, det är redan bestämt i kontrollprogrammet.

Handdatorn är ett av teknikerns viktigaste arbetsverktyg. Den innehåller hela kontrollprogrammet och kontrollpunkterna kan betas av och föras in i ett rapporteringssystem, som producerar besiktningssprotokoll och rapporterar resultatet till Transportstyrelsen.



” Det är inte tillåtet att köra ett fordon med kända brister – då bryter man mot bestämmelser i fordonsförordningen. Enda undantaget är om man kör bilen till en verkstad med syfte att åtgärda bristen.

Vad händer efter besiktningen?

Efter genomförd besiktning är det dags att få resultatet. Bilen kan antingen bli godkänd eller underkänd.

Ibland krävs en efterkontroll, eller ombesiktning. Det innebär att bilen ska genomgå en ny kontrollbesiktning inom en månad, för att följa upp att bristerna som hittades vid den ordinarie besiktningen har åtgärdats.

När en efterkontroll anmodats och om bilen inte genomgått en sådan inom en månad inträder körförbud. Efter två månader krävs en helt ny, fullständig och godkänd, kontrollbesiktning för att få fortsätta använda bilen.

Det finns ibland en missuppfattning om att tidsfristen som ges för att åtgärda bristen betyder att man fritt får nyttja bilen under denna tid. Det stämmer inte. Det är inte tillåtet att köra ett fordon med kända brister – då bryter man mot bestämmelser i fordonsförordningen. Enda undantaget är om man kör bilen till en verkstad med syfte att åtgärda bristen. Om bilen blivit förelagd att åtgärda brister ska alltså detta göras först, därefter får man använda fordonet som vanligt igen.

En ackrediterad verkstad kan åtgärda bristen och göra det som lite slarvigt kallas att ”släcka tvåan”. Det betyder att verkstaden har rätt att själva intyga att de gjort en fackmannamässig reparation och meddela detta till Vägtrafikregistret, därigenom är ”tvåan släckt” och ingen ombesiktning behövs.

En liten andel av fordonen som besiktigas är så dåliga att de blir underkända och föreläggs med omedelbart körförbud. I dessa fall är bilen i ett skick som utgör en direkt trafikfara. När besiktningsorganet utfärdar ett körförbud får fordonet inte ens köras från stationen – då krävs bärgning.



GODKÄND Bilen har inga brister som kräver åtgärd. Rulla vidare.




UNDERKÄND Bilen har brister som behöver åtgärdas. Detta ska ske snarast.

FAKTA Annan information på protokollet

Bra att veta: Protokollet kan innehålla information om begynnande brister som ännu inte innebär anmärkning, men som ändå är bra att veta.

Teknisk information: Protokollet innehåller information om sådant som bromsvärden och uppmätta utsläppsvärden.



En lång rad säkerhetshöjande funktioner i bilarna kontrolleras inte vid besiktningen, eftersom reglerna inte tillåter det. Det är också därför det är så viktigt att besiktningssystemet i Sverige moderniseras.

Besiktning handlar om att förebygga att det värsta händer

Fordonsbesiktning handlar om att löpande kontrollera alla fordon för att se till att de håller måttet. Därför är de allra flesta fordon besiktningsskyldiga. Eftersom besiktning sker med jämna intervall så skapar det också ett intresse hos och påminnelse till fordonsägaren om att hålla sin bil i gott skick, så att den klarar besiktningen. Därför leder löpande kontrollbesiktning till att fordonsflottans kvalitet upprätthålls över tid.

Rent statistiskt är det sällan som olyckor sker på grund av tekniska brister i bilarna. Oftast är det något annat som orsakat olyckan: misstag från föraren, rattonykterhet, hög fart, dåligt utformad infrastruktur eller dåligt väglag. Ibland hörs det argument om att besiktning är onödigt, eftersom tekniska fel i bilarna ändå inte orsakar särskilt många olyckor. Det är en felaktig argumentation: Om tekniska fel upptäcks och åtgärdas på grund av besiktningen, kommer dessa fel inte att synas i olycksstatistiken eftersom de inte leder till olyckor.

Fordonsbesiktningens primära syfte är alltså att förekomma och vid behov identifiera fel innan de blir en säkerhetsrisk. Detta kan jämföras med förebyggande hälsovård. Om man utgår från olycksstatistiken för att argumentera mot besiktning, kan man alltså dra felaktiga slutsatser, eftersom man ignorerar alla de situationer där besiktning har förhindrat olyckor.

Alla utvecklade länder har någon form av löpande fordonsbesiktning. Besiktning handlar också om att undvika värstascenarier. Det är till exempel en bra idé att kontrollera bromsarna på en skolbuss, eftersom konsekvensen av dåliga bromsar i ett sådant fordon kan bli katastrofal. Den statistiska risken att just den bussen ska få just sådana fel på bromsarna är kanske liten – men att det ens finns en risk gör att det är försvarbart att löpande låta kontrollera att felet inte uppstår.

Man kan jämföra med andra delar av samhället där förtroendet för tekniken är viktigt. Den tydligaste är kanske flyget – minsta fel kan ge katastrofala följder. Därför har flyget en mycket stor kontrollapparat för att undvika och minimera alla tänkbara risker, oaktat hur sannolika de är. Andra jämförelser kan vara hissar, där ett haveri kan få mycket allvarliga konsekvenser.

Det är därför också så viktigt att besiktningssystemet i Sverige moderniseras. En lång rad säkerhetshöjande funktioner i bilarna kontrolleras inte vid besiktningen, eftersom reglerna inte tillåter det. Dagens besiktningssystem är till exempel inte anpassade för de finkänsliga system som styr bromsarnas funktion. Dessa system borde kontrolleras bättre, eftersom konsekvenserna är allvarliga om de inte fungerar.



Anders Södergren,
expert på risk- och krishantering

RISK – hur ska den hanteras?

INTERVJU Anders Södergren har en lång bakgrund som ingenjör och konsult inom kris- och riskhantering. I sina roller på till exempel ÅF och 4C Strategies har Anders hjälpt organisationer och företag hantera risk. Vi ställde några frågor till Anders om riskbedömningar, om resultatet av riskhantering går att mäta, och bad om några tips.

Varför är det viktigt att göra riskbedömningar?

– Det är vårt enda verktyg för att tänka till innan något händer. Ibland ifrågasätts om det verkligen är viktigt att jobba med riskanalyser med motiveringen att det inte har hänt något. Och det är det som är det svåra med riskbedömningar. Det är det systematiska arbetet som är skälet till varför vissa tycker att det inte längre behövs.

Går det att mäta effekten av förebyggande åtgärder i termer av minskad risk och förbättrad säkerhet?

– Det är inte mätbart på det sättet. Hur mäter man något som inte inträffar? Det ligger i sakens natur att om du har ett medvetet systematiskt riskarbete har man kraftigt minskat uppkomsten av ovälkomna händelser eller konsekvenserna av dessa.

– Däremot kan man jämföra med andra som har andra tillvägagångssätt. Till exempel i Kanada varierar kravet på bilbesiktning beroende på var man bor. Generellt sett är det inte helt frivilligt, men det är mindre reglerat och inte lika frekvent som i Sverige. Då skulle man kunna jämföra utfall och dra slutsatser från det.

FAKTA Totalt antal dödsfall i trafiken

Kanada: 5,0 personer per 100,000 invånare omkom i vägtrafiken 2022

Sverige: 2,2 personer per 100 000 invånare omkom i vägtrafiken 2022

KÄLLA: Transport Canada, Trafikanalys

Hur balanseras sannolikheten för en risk med dess potentiella konsekvenser?

– Enkelt uttryckt handlar det om att identifiera ett antal risker (=utlösande händelser), därefter ska man värdera sannolikheten att risken inträffar, från låg till hög. På samma sätt ska man värdera konsekvensen av inträffad risk, från mindre till stor. Lägg in detta i en enkel matris. Allt som bedöms ha hög sannolikhet att inträffa och får stora konsekvenser är högsta prioritet. Prio två är risker med hög sannolikhet och mindre konsekvens samt stor konsekvens men låg sannolikhet. Det som är låg sannolikhet och liten konsekvens behöver man inte jobba vidare med förrän alla andra risker är omhändertagna eller till och med strunta i.

Vad skulle du säga är det mest underskattade området inom riskanalys idag?

– Att man kan komma långt med relativt enkla metoder. Många tror att det kräver massiva modeller och insatser. Men det är inte sant.

Finns det exempel på hur brister i förebyggande arbete har lett till större konsekvenser än förväntat?

– På samhällsnivå var vi dåligt förberedda på skogsbränderna och tsunamin, men idag finns en uppdaterad krisorganisation och Sverige har köpt in vattenbombplan. På organisationsnivå har digitaliseringen inneburit både möjligheter och sårbarheter. Det är tydligt att utvecklingen av digital teknik drevs av effektiviseringsvilja och ekonomiska intressen i första hand. Man tänkte inte lika mycket på risker, som exempelvis bedrägerier och dataintrång. Säkerhetsåtgärder som dubbel identifiering och regler för digital identifiering har tillkommit, men utvecklingen var långsam, och många, särskilt äldre, drabbades på grund av bristande digital vana. Det visar på hur viktigt det är att riskidentifiering och -bedömning utvecklas i takt med innovation och teknisk utveckling för att förbli relevant och för att effektivt hantera nya utmaningar.

Besiktning i siffror

6 250 000
Antal besiktningar under 2024

34 % Underkända personbilar



Fem vanliga fel vid besiktningen:

Bromssystem, strålkastare, spindelleder, styrleder, blinkers

63 % Underkända tunga lastbilar

611 Antal besiktningstationer

2 200
Cirka antal verksamma besiktningstekniker

40 % Underkända tunga bussar



” Kravet på oberoende bestäms i fordonslagen och finns för att se till att besiktningen görs opartiskt och utan påverkan från andra intressen. Utan tydliga krav på oberoende skulle det krävas en omfattande kontrollapparat för att se till att besiktningen görs på ett opartiskt och korrekt sätt.

Så funkar fordonsbesiktningensmarknaden

I Sverige utförs besiktning av ackrediterade besiktningorgan. Det är myndigheten Swedac som, utifrån ett antal bestämda kriterier, bestämmer vilka aktörer som får lov att besikta fordon. Ackrediteringen ses löpande över och behöver förnyas kontinuerligt.

Besiktningorganen måste vara oberoende från andra aktörer inom fordonssektorn, som exempelvis fordonstillverkare, verkstäder, återförsäljare och åkerier. Besiktningföretag får inte sälja reservdelar eller erbjuda reparation och service och inte heller bedriva åkeri- eller taxiverksamhet. Kravet på oberoende bestäms i fordonslagen och finns för att se till att besiktningen görs opartiskt och utan påverkan från andra intressen. Utan tydliga krav på oberoende skulle det krävas en omfattande kontrollapparat för att se till att besiktningen görs på ett opartiskt och korrekt sätt.

Under 2024 fanns elva ackrediterade besiktningföretag. Dessa utförde cirka 6 250 000 besiktningar. Nio aktörer är ackrediterade att besikta lätta fordon. Fem är ackrediterade att utföra kontrollbesiktning av tunga fordon.

Branschen sysselsatte omkring 2 200 besiktningstekniker. De som arbetar med att besikta bilar har personliga certifikat som behöver förnyas löpande. Utan certifiering kan man inte arbeta som besiktningstekniker.

Fyra felaktigheter om besiktningensmarknaden – och de rätta svaren

I november 2024 meddelade finansminister Elisabeth Svantesson att staten hade sålt samtliga aktier i AB Svensk Bilprovning. Köpare var TÜV Rheinland, ett tyskt besiktning- och certifieringsbolag. Regeringen motiverade försäljningen med att det inte längre är uppenbart varför staten ska äga en av aktörerna på besiktningensmarknaden – rollerna ska förtydligas genom att det är staten som ställer krav och tar fram regler för besiktningen medan utförandet inte måste skötas av staten. TÜV Rheinland tog över ägandet i december 2024.

Fordonsbesiktningensbranschen har i sak ingen åsikt om försäljningen av Bilprovningen. I debatten som följde efter statens avyttring av bolaget återuppstod däremot ett antal felaktiga argument som tidigare förekommit i den allmänna debatten om besiktning. Därför behöver vi korrigera en del påståenden som figurerat och som påverkar bilden av alla våra medlemsföretag. Flera av de argument som lyfts fram emot försäljningen handlar om branschen som sådan och innebär en kritik mot samtliga aktörer inom Fordonsbesiktningensbranschen.

1. Fler åker fast för mutor – men det betyder inte att korruptionen ökat

Det finns inget som pekar på att det blivit vanligare med fiffel och fusk inom branschen. Den som påstår det behöver presentera bevis. De senaste åren har ett antal rättsfall blivit uppmärksammade som rör givande och tagande av muta. Det har rört sig om besiktningstekniker som låtit sig mutas att genomföra en falskt godkänd besiktning. I samtliga dessa fall är det besiktning företagen själva som både upptäckt och anmält händelserna till Polisen.

I december förra året publicerades Nationella Anti-korruptionsgruppens (NKG) årsrapport gällande korruptionen i Sverige. Gruppen är en del av Nationella Operativa Avdelningen (NOA), Polismyndigheten. I rapporten ges en lägesbild över korruptionen i Sverige och NKG konstaterar att korruption och andra former av otillåten påverkan i många fall är ett medel för kriminella nätverk att bedriva sin brottsliga verksamhet. Kampen mot korruption är därför en central del i arbetet med att bekämpa den kriminella ekonomin. NKG beskriver i årsrapporten ett antal exempel. Köpta fordonsbesiktningar är ett sådant.

NKG går i rapporten igenom det modus, det vill säga sättet som brotten planeras och genomförs, som präglar tre mål gällande mutbrott kopplat till fordonsbesiktning, som varit uppe i rätten under hösten 2024. Moduset har i regel bestått i att besiktningstekniker godkännt bilar trots att fordonen inte har besiktats. Teknikerna har berikat sig själva genom att ta betalt för de påhittade besiktningarna. I flera av fallen har fordonsägaren haft kontakt med och betalat en mellanhand – som fört över delar av betalningen till den korrupta besiktningsteknikern som sedan utfärdar ett godkännandeprotokoll.

Förekomsten av mellanhänder tyder på att det i vissa fall rör sig om organiserad brottslighet som värvar besiktningstekniker som kan utföra falska besiktningar mot betalning.

FBB menar att det är bra att Polisen uppmärksammar saken så att fler blir medvetna om hur mutbrotten går till och att den organiserade brottsligheten kan ha ett finger med i spelet. Besiktning företagen gör allt de kan för att upptäcka brottslighet. Ett viktigt ansvar vilar samtidigt på fordonsägare att aldrig köpa en falsk besiktning, då bidrar man till de kriminella gängens ekonomi och blir en del av gängens ekosystem.

Fordonsbesiktningbranschen (FBB) har länge, tillsammans med Polisen och Transportstyrelsen, arbetat med en rad förbättringar för att motverka brott, vilket nu innebär att flera fall upptäckts och lett till åtal och domar. Oegentligheterna som upptäckts har inte på något sätt varit kopplade till bolagen som sådana. De har handlat om enskilda besiktningstekniker som låtit sig påverkas av utomstående att felaktigt godkänna bilar mot betalning – de hade alltså kunnat arbeta på vilket av besiktning företagen som helst och ändå utfört sina brott.

Inget besiktning företag har något som helst intresse av att dess medarbetare tar emot mutor, släpper igenom potentiellt miljö- och trafikfarliga bilar och försämrar ryktet för arbetsgivaren. Branschen är mycket glada över de fällande domar som kommit, eftersom vi inte vill ha oseriösa personer arbetande inom vår bransch. Det de inblandade ägnat sig åt är en farlig verksamhet som både riskerar trafiksäkerheten och sänker förtroendet för hela besiktning verksamheten.

Att vissa fordonsägare vill köpa ett falskt godkännande och att vissa tekniker går med på det har tyvärr alltid förekommit. Även under monopol-tiden förekom korruption. Skillnaden mot förr är att vi nu har avancerade kvalitetsledningssystem och skärpta rutiner och på ett helt annat sätt kan identifiera och analysera avvikelser mot det normala. Det gör att vi upptäcker avvikelser och enklare kan anmäla misstänkta brott till Polisen och därför ser vi nu att personer kunnat lagföras.



» Fordonsbesiktningsbranschen har länge, tillsammans med Polisen, arbetat för att motverka brott. Det har lett till att flera fall upptäckts och lett till åtal och fällande dom.

2. Fordonsbesiktningen är konkurrensutsatt – inte avreglerad

Fordonsbesiktningen i Sverige är idag konkurrensutsatt men inte avreglerad. Sedan omregleringen 2010 har flera aktörer kunnat erbjuda besiktningstjänster, vilket har skapat större valfrihet och ökad tillgänglighet för fordonsägare. Samtidigt styrs verksamheten av ett omfattande regelverk för att säkerställa att besiktningarna håller hög kvalitet och bidrar till trafiksäkerhet och miljöskydd.

Besiktningsorganen står under tillsyn av Transportstyrelsen och Swedac, som säkerställer att alla aktörer följer samma krav. Dessa krav omfattar exempelvis hur besiktningen ska

genomföras, vilken utrustning som används och vilka minimikrav som gäller för kompetens hos personalen. Varje enskild besiktningstekniker är certifierad av ett externt certifieringsorgan.

Regelverket innebär att även om marknaden är öppen för flera aktörer, så är villkoren strikt reglerade. Detta skiljer sig från en ren avreglering, där statlig kontroll och gemensamma regler ofta minskar eller försvinner helt. Den nuvarande modellen kombinerar alltså fördelarna med konkurrens – som bättre service och tillgänglighet – med tydliga krav som garanterar kvalitet och säkerhet.

Så arbetar besiktningsföretagen för att motverka oegentligheter

FBB:s medlemmar arbetar systematiskt med att förhindra otillbörlig påverkan. Några av branschens rutiner är följande:

- Brott polisanmäls alltid
- Besiktningsföretag har satt upp visseblåsarfunktioner för att anonymt kunna tipsa om oegentligheter
- Kontinuerliga interna utbildningsinsatser genomförs för att säkerställa att teknikerna är medvetna om myndighetsutövningens ansvar och gränser
- Rutiner för att ta foton vid besiktning, som bevis på att fordonet varit på plats
- Stickprov
- Införande av automatiserade kvalitetsuppföljningsmetoder där avvikelser mot det normala kan upptäckas och analyseras
- En stående etisk kommitté som säkrar samverkan mellan besiktningsföretagen, där information om uppgifter som inte berör det egna bolaget kan vidareförmedlas till branschkollegor. Styrelsen för FBB har frågan om kriminell aktivitet och trender inom området som en stående punkt på sin agenda

3. Tillgängligheten till besiktning är bättre överallt, inte bara i storstäderna

Det hävdas ibland att tillgängligheten till besiktning har försämrats sedan omregleringen. Det är felaktigt. Tillgängligheten till besiktning har tvärt om förbättrats sedan omregleringen 2010. Tillgänglighet kan mätas på olika sätt:

- hur nära fordonsägaren har till en besiktningsstation
- hur vanligt förekommande det är med kö till besiktningen
- vilka tider och dagar som en fordonsägare kan besikta, det vill säga öppettiderna
- hur lätt det är hitta och boka en besiktningstid som passar fordonsägaren.

Transportstyrelsen utredde under 2021 hur tillgängligheten i glesbygd utvecklats. Man kom då fram till att andelen fordonsägare med mindre än 2,5 mil till närmsta besiktningsstation ökat från 95 procent under monopolet till 97 procent vid mätillfället. Fler har alltså fått kortare avstånd till besiktningen. Myndigheten tittade även på medelavståndet totalt sett – som minskat från 1,4 mil till 1,1 mil sedan omregleringen.

Medelavståndet i glesa landsbygdskommuner har samtidigt minskat från 1,9 mil år 2010 till 1,5 mil då granskningen gjordes. I mycket glesa landsbygdskommuner har medelavståndet varit oförändrat kring 2,6 mil.

Kartläggningen har några år på nacken – men inga förändringar på marknaden har skett som har förändrat situationen drastiskt. Den mobila besiktningen i Norrlands inland finns kvar, men drivs av en annan operatör än tidigare. Nya stationer har öppnats och inga har avvecklats i glesbygd.



” Transportstyrelsen har i sin marknadsövervakning mätt priserna från 2016. Priset för besiktning av personbil har ökat sedan dess, men långsammare än inflationen.

4. Priserna har ökat men inte så mycket som många tror: 70 kronor dyrare per år

Enligt Transportstyrelsens senaste marknadsövervakningsrapport så var snittpriset för kontrollbesiktning 511 kronor år 2023 medan priset för kontrollbesiktning var 300 kronor år 2010 i samband med omregleringen. 2010 års årliga kostnad i 2023 års penningvärde var 369 kronor. Riksrevisionen tog i sin granskning av omregleringen som gjordes 2021 upp att priserna hade ökat mer än inflationen. Prisökningen mellan 2010 och 2023 var 38 procent, omräknat i 2023 års prisläge. Det Riksrevisionen missade att ta hänsyn till är dock att intervallet för besiktning har ändrats under perioden. Eftersom besiktning sedan 2018 sker var fjortonde månad i stället för var tolfte, vilket var fallet under monopoltiden, så motsvarar 2023 års pris en årlig besiktningkostnad på 438 kronor.

Det motsvarar en procentuell ökning jämfört med 2010 på cirka 19 procent – eller knappt 70 kronor i ökad kostnad per år för fordonsägaren.

Priserna korrigerades efter omregleringen men har sen stabiliserats

Transportstyrelsen har i sin marknadsövervakning mätt priserna från 2016. Priset för besiktning av personbil har ökat sedan dess, men långsammare än inflationen. Detta visar att priserna korrigerades uppåt när besiktningensmarknaden blev konkurrensutsatt. Orsaken till det kan vara att den tidigare besiktningssavgiften var ett artificiellt och i grunden politiskt beslutat pris, med liten koppling till verkligheten. Därför fick också staten, det vill säga skattebetalarna, skjuta till pengar till dåvarande Bilprovningen för att täcka underskott som uppstått i verksamheten.

När nya aktörer kom in på marknaden så ökade också antalet stationer kraftigt. Besiktningensföretagen investerade kraftigt i utbyggd tillgänglighet – vilket påverkade priset. Bokningsmodellerna förändrades med fokus på ökad flexibilitet för att skraddarsy tiderna åt fordonsägarna. Det innebar lägre grundbeläggning per station, något som i regel leder till något högre priser.

Utvecklingen sedan omregleringen

Tillgänglighet (enligt TS glesbygdsutredning)

	MONOPOLET (2010)	MARKNADEN (2024)	FÖRÄNDRING
Antal stationer	186	611	+228 %
Andel fordonsägare med mindre än 25 km till närmsta station	95 %	97 %	+2 %
Medelavstånd närmsta station hela landet	14 km	11 km	-21 %
Medelavstånd i glesa landsbygdskommuner	19 km	15 km	-21 %
Medelavstånd i mycket glesa landsbygdskommuner	26 km	26 km	0 %

Priser

	MONOPOLET (2010)	MARKNADEN (2024)	FÖRÄNDRING
Pris per besiktning (2023 års priser)	369 kr	511 kr (2023)	+38 %
Årlig kostnad för besiktning (2023 års priser och justerat för förändrad intervall)	369 kr	438 kr	+19 %


Öppettider och flexibilitet

	MONOPOLET (2010)	MARKNADEN (2024)
Stationer öppna på helger och kvällar?	Mycket ovanligt. I regel öppet kontorstider.	Alla besiktningsföretag erbjuder flexibla öppettider
Drop-in besiktning möjlig	Nej	Ja
Förekomst av kö	Vanligt förekommande	Mycket ovanligt
Andel fordonsägare som bokar med 0–3 dagars framförhållning	0 %, ej möjligt under monopoltiden	Ca 50 %



DUSTER
ABC 123

BESIKTA



” Senast kontrollbesiktningsreglerna ändrades i väsentlig grad var år 2018. Det var då som vissa krav vid miljökontrollen sänktes och gränsvärdena för vilka nivåer av farliga utsläpp som tillåts höjdes – vilket lett till att fler smutsiga bilar får godkänt vid besiktningen, trots att de släpper ut för mycket farliga ämnen.

 DEKRA

Transportstyrelsen missar återigen chansen att modernisera besiktningen

Senast kontrollbesiktningensreglerna ändrades i väsentlig grad var år 2018.

Det var då som vissa krav vid miljökontrollen sänktes och gränsvärdena för vilka nivåer av farliga utsläpp som tillåts höjdes – vilket lett till att fler smutsiga bilar får godkänt vid besiktningen, trots att de släpper ut för mycket farliga ämnen.

Det var också då som inställelsetiden för besiktning utökades från 12 till 14 månader för personbilar.

Transportstyrelsen gjorde dock inga moderniseringar av reglerna vad gäller sådant som säkerhetssystem och förarstödssystem. Vid besiktningen kontrolleras därför inte system som dagens bilförare tar för givet, som backsensorer eller kameror, döda vinkel-varnare, adaptiva farthållare och andra tekniker.

Dessutom är reglerna för bland annat bromsprovning anpassade efter hur bilarna var byggda på 1990-talet, eller ännu tidigare. Numera har alla fordon avancerade bromssystem med antisladd, antispinn, automatiska bromsar, panikbromsstöd och liknande lösningar. Detta har väsentligt ökat trafiksäkerheten i Sverige. Att löpande kontrollera systemen på ett ändamålsenligt sätt borde naturligtvis ingå som en del av kontrollbesiktningen. Likaså borde specifik kontroll av elbilar vara en del av besiktningen.

Transportstyrelsen arbetar just nu på en uppdaterad besiktningföreskrift. Men trots att

det finns en uppsjö av förbättringar att göra så verkar några sådana inte vara på gång. Myndigheten gör i och för sig vissa förändringar, i alla fall enligt ett tidigt utkast till föreskrift, men genomför inga betydande regeländringar som kan förbättra trafiksäkerheten och luftkvaliteten i någon väsentlig grad. I stället har man fokuserat på att ställa nya miljökrav på det fåtal veteranfordon som finns i Sverige och att undanta eCall från besiktningsskraven. En av få ljusglimtar är att det verkar bli förbättringar av den elektroniska kontrollen av vissa fordon.

Dessvärre tas inga av de stora frågorna om hand i utkastet. Ingen partikelräkning eller annan mer modern avgasmätning finns med i förslaget. Gränsvärdena för nuvarande avgaskontroller ligger kvar på Europas mest tillåtande nivåer. Elbilars högspänningssystem inkluderas inte i föreskriften. Nyare säkerhetssystem föreslås inte att kontrolleras mer ingående. 20-årsundantaget från avgaskontroll, som innebär att besiktningstekniker ska titta på avgaserna i stället för att faktiskt mäta dem, ligger kvar, trots att det bryter mot EU-direktivet.

Den uppdaterade föreskriften väntas komma under mitten av 2025 och träda i kraft från 2026. Fordonsbesiktningensbranschen hoppas trots allt att processen resulterar i ett mer effektivt, ändamålsenligt och modernt besiktningssystem.



FAKTA Nollvisionen

Sedan 1997 har Sverige haft som vision att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Nollvisionen har väglett trafik-säkerhetsförbättrande åtgärder och har bidragit till att minska antalet döda i trafiken. Ännu är det långt kvar till att nå visionen om noll döda: under 2024 omkom 210 människor i trafiken. Fortsatta åtgärder behövs därför och bättre kontroller vid besiktningen kan vara en viktig pusselbit. Adderas dessutom dödsfall och allvarlig sjukdom från trafikens miljöpåverkan så ligger målet ännu längre bort. Än så länge finns dock ingen nollvision om döda eller allvarligt skadade av trafiken.

Transportstyrelsen måste göra mer för att följa sin instruktion

Alla myndigheter har en instruktion som beslutas av regeringen. Instruktionen är politikens grundläggande instrument för att bestämma vad myndigheten har för uppgifter och vad verksamheten ska syfta till.

Enligt den första paragrafen i Transportstyrelsens instruktion så har myndigheten till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Myndigheten ska enligt instruktionen verka för att de transportpolitiska målen nås.

De transportpolitiska målen är fastslagna av riksdagen och innehåller ett övergripande mål om vad transportsystemet ska syfta till, ett funktionsmål som anger hur transportsystemet ska fungera, samt ett hänsynsmål. Enkelt uttryckt så innebär hänsynsmålet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, det vill säga Nollvisionen. Utöver det anger hänsynsmålet att transportsystemet ska bidra till att generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. Dessutom ska transportsystemet bidra till ökad hälsa.

Transportstyrelsen har ett utpekade mandat att vidta åtgärder för att nå hänsynsmålet om säkerhet, alltså Nollvisionen. Dessutom ska myndigheten verka för att miljö kvalitetsmålen nås, och ska enligt instruktionen vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

De så kallade miljö kvalitetsmålen, mer kända som Sveriges miljömål, innehåller en lång rad miljörelaterade målsättningar. Målen preciseras per delområde – exempelvis finns det precisa gränsvärden för halterna av olika luftförorenande ämnen som ska hållas för att målet om Frisk luft ska uppnås.

Som vi beskriver längre fram i rapporten så tänker regeringen skärpa miljö kvalitetsmålen preciseringar gällande just Frisk luft. Till exempel kommer gränsen för små partiklar halveras. Detta kommer innebära att ytterligare åtgärder kommer behövas – och att Transportstyrelsen kommer behöva förhålla sig till detta. Det är inte upp till myndigheten att avgöra om Transportstyrelsen ska vidta åtgärder för att bidra till målen. Regeringen ger ingen valfrihet till myndigheten – den ska bidra till att målen nås.

Att inte skärpa upp regelverken för hur trafiksäkerhet och avgaser från fordonen kontrolleras framstår därför som alltmer orimligt, särskilt när miljömålen ser ut att skäras. Det är därför dags för Transportstyrelsen att prioritera regelutvecklingen på besiktningområdet.



Transportstyrelsens instruktion:

1 § Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

12 § Transportstyrelsen får inom sitt verksamhetsområde samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till att målet uppfylls.

14 § Transportstyrelsen ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

De svenska transportpolitiska målen:

Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Luftföroreningar fortfarande ett stort problem – detta kan vi göra

Luftföroreningar är ett av vår tids mest akuta miljö- och hälso-
problem. I Sverige är vägtrafiken en av de större källorna till
luftföroreningar. Dessa föroreningar har allvarliga konsekvenser
för människors hälsa, miljön och samhällets ekonomi.

Hälsoeffekter som drabbar hela befolkningen

Luftföroreningar har en direkt koppling till ökad sjuklighet och dödlighet i befolkningen. Studier visar att långvarig exponering för partiklar och kväveoxider kan orsaka och förvärra sjukdomar som astma, lungcancer, hjärt- och kärlsjukdomar samt försämrad lungfunktion, särskilt hos barn och äldre. I Sverige beräknas luftföroreningar leda till tusentals förtida dödsfall varje år, vilket inte bara är en tragedi för de drabbade och deras anhöriga utan också en belastning för sjukvården och samhällets resurser.

Kontrollbesiktningens roll i att minska utsläppen

Löpande kontrollbesiktning är ett viktigt verktyg för att säkerställa att vägtrafikens utsläpp hålls inom acceptabla gränser. I takt med att fordon åldras kan deras utsläpp öka, särskilt om de inte underhålls ordentligt eller om avgasreningen försämras. Besiktningens roll är därför central för att identifiera fordon som överskrider utsläppsgränserna.

För att maximera effekten av kontrollbesiktningen behöver dagens metoder moderniseras. Traditionella mätmetoder är inte tillräckligt träffsäkra för att upptäcka moderna fordon med manipulerade system eller trasiga avgasreningssystem, exempelvis partikelfilter.

Genom att införa mer avancerade och träffsäkra mätmetoder, såsom partikelmätning, mätning av kväveoxider, noggrannare beskaftenhetskontroller samt utökad elektronisk utläsning skulle vi nå en betydande förbättring av luftmiljön.

Detta är inte bara en fråga om miljö och hälsa utan också om rättvisa. En liten andel fordon med mycket höga utsläpp står för en oproportionerligt stor del av vägtrafikens föroreningar. Genom att förbättra kontrollen kan vi rikta åtgärder dit de gör störst nytta, utan att belasta fordonsägare med väl fungerande fordon.



Ekonomiska kostnader för samhället

Konsekvenserna av luftföroreningar innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Sjukvårdskostnader, produktionsbortfall på grund av sjukdom och förtida dödsfall samt skador på infrastruktur och byggnader leder till mångmiljardförluster årligen. Att investera i åtgärder för att minska vägtrafikens utsläpp är inte bara en fråga om hälsa och miljö, utan också en långsiktigt lönsam ekonomisk strategi. Skälen är alltså många för att samhället ska agera för att minimera luftföroreningarna.

Regeringen vill skärpa miljömålen under 2025

Luftföroreningarna har minskat över tid i Sverige. Det betyder inte att Sverige är förskonat från farliga ämnen i luften. Särskilt i städer kan det finnas "hotspots" där utsläppen kraftigt överstiger gällande gränsvärden. Studier visar också att det inte finns några säkra nivåer av till exempel partikelutsläpp, därför behöver man se till att dessa utsläpp är så låga som bara går.

"Utvecklingen i miljön är positiv och utsläpp av luftföroreningar fortsätter att minska i Sverige. Det kvarstår dock en del utmaningar och ytterligare eller skärpta åtgärder behöver vidtas för att sänka luftföroreningshalterna."

Så skriver regeringen i budgetpropositionen för 2025 syftandes på framför allt partiklar, bens(a)pyren, ozon och kvävedioxid. Samtidigt meddelade regeringen att man avser att ändra preciseringarna i miljömålssystemet för partiklar PM_{2,5} och PM₁₀, marknära ozon och kvävedioxid så att målets preciseringar ligger i linje med Världshälsorganisationens (WHO) uppdaterade riktvärden för luftkvalitet som presenterades i september 2021. Från 2025 kommer miljö kvalitetsmålets bedömning att utgå från de nya preciseringarna.

För små partiklar och kvävedioxid, som är vanliga utsläpp från fordonsavgaser, kommer den förändrade preciseringen av miljömålen innebära att de svenska riktvärdena halveras från dagens läge. Detta kommer påverka hur den svenska måluppfyllelsen ser ut och kräver åtgärder för att nå målen. Till exempel mer ändamålsenlig avgaskontroll vid kontrollbesiktningen.



FAKTA Riksförbundet HjärtLung

Riksförbundet HjärtLung är en av Sveriges största patientorganisationer, med närmare 35 000 medlemmar och 160 föreningar över hela landet. Förbundet är en röst i samhället för personer med hjärt-, kärl- och lungsjukdom, arbetar för bästa möjliga vård och stödjer patientvald forskning. Förbundet deltar i samhällsdebatten på nationellt plan och ställer höga krav på utveckling inom socialpolitiken och hälso- och sjukvården. HjärtLung agerar även aktivt för att påverka attityder och kunskap hos allmänheten genom informations- och utbildningsinsatser när det gäller livsstilsfrågor för god hälsa, kost och motion.

TRE SNABBA FRÅGOR WHO skärpte 2021 sina riktvärden för luftföroreningar. I budgetpropositionen för 2025 aviserade regeringen att man tänker justera de svenska miljömålen preciseringar i linje med WHO:s nya värden. Hur viktigt är detta för den svenska luftkvaliteten?

– Det är helt nödvändigt. Om Sverige justerar sina miljömål i linje med WHO så kommer det att påverka flera samhällsområden. Allt ifrån hur kommunerna kommer att behöva planera sin trafikmiljö till en snabbare elektrifiering av Sveriges bilflotta. Det absolut viktigaste är dock att vi vet att dagens nivåer på utsläpp är ohälsosamt och individer drabbas av hjärt- eller lungsjukdom på grund av det.

Du skrev i början av året en debattartikel i Sydsvenskan där du bland annat efterlyste bättre kontroller av bilars utsläpp samt sänkta hastighetsgränser i tätbebyggda områden, för att sänka utsläppen av partiklar och farliga ämnen. Varför skrev du debattartikeln och vad är dina viktigaste medskick till de svenska beslutsfattarna?

– För att det behövs en förändring. Alla vet att dagens utsläpp av partiklar och andra farliga ämnen de facto ökar dödligheten men trots det så har det under mängder av år inte skett något oavsett färg på regeringen. Ambitionen med debattinlägget var att verkligen lyfta upp frågan ännu en gång.

Om du fick välja en åtgärd med mest nytta för medlemmarna i Riksförbundet HjärtLung, vilken skulle det vara?

– Vi är främst en patientorganisation för de som redan blivit sjuka, men för oss är det viktigt att verkligen ha fokus på de insatser som kan påverka vår hälsa. För oss handlar det om att lyssna på forskningen om vilka insatser som behöver göras, som exempelvis bättre och mer effektiva kontroller av bilarnas utsläpp.

Regeringen arbetar på att kriminalisera fusk med avgasrening

En del fordonsägare fuskar med avgasreningen, till exempel för att få bättre prestanda eller för att undvika att behöva byta ut partikelfiltret. Sådant fusk kan gå till på olika sätt men handlar i praktiken om att sätta bilens avgasreningssystem ur spel. I dagsläget är det inte olagligt att marknadsföra, sälja och installera anordningar som manipulerar en bils avgasreningssystem. Det är inte heller förbjudet att använda ett fordon med manipulerad avgasrening eller att inneha manipulationsanordningar.

Detta vill Transportstyrelsen sätta stopp för, genom att kriminalisera sådan manipulation och förbjuda marknaden där sådan utrustning säljs och installeras.

Bakgrunden är att fordon med manipulerad avgasrening orsakar extrema utsläpp av skadliga ämnen och partiklar till luften, vilket leder till omfattande hälsoproblem för den svenska befolkningen. Om en bil har ett manipulerat partikelfilter orsakar det extrema 15 000 procent högre partikelutsläpp än en bil med fungerande filter vid körning i stadsmiljö, detta enligt IVL Svenska Miljöinstitutet.

Trots att Transportstyrelsen, på uppdrag av regeringen, presenterade förslag på ny lagstiftning redan i juni 2022 så har regeringen ännu inte återkommit till riksdagen med några lagförslag. Frågan är dock inte död – regeringen arbetar enligt uppgift med saken och förhoppningen är att kunna lägga fram ett förslag någon gång under våren 2025, som sedan går på remiss. Tekniskt sett skulle en kriminalisering, om en promemoria läggs fram under 2025, kunna träda i kraft någon gång under 2026 eller 2027, förutsatt att regeringen håller med om Transportstyrelsens förslag och att remissinstanser och riksdagen är eniga med regeringens lagförändringar.

Regeringen samordnar arbetet med annat lagstiftningsarbete, till exempel nya EU-förordningar om utsläppsklasser, för att kunna lägga fram



ett samlat förslag med ändringar av bland annat avgasreningssystemen.

Det är viktigt att komma ihåg att en kriminalisering i sig inte innebär att det blir enklare att upptäcka manipulerade fordon vid kontrollbesiktningen eller Polisens vägkantskontroller. Att förbjuda sådan manipulation och att böter och fängelse ingår i straffskalan kan förmodligen avskräcka många från att fuska med utsläppen. Men för att kunna upptäcka de som fortsatt fuskar krävs ändringar av kontrollbesiktningsföreskrifterna, inte minst att partikelräkning införs. Dagens mätmetoder är inte tillräckligt finkänsliga för att kunna upptäcka manipulerad avgasrening. Detta var också något som Transportstyrelsen och IVL konstaterade i sin slutredovisning till regeringen.

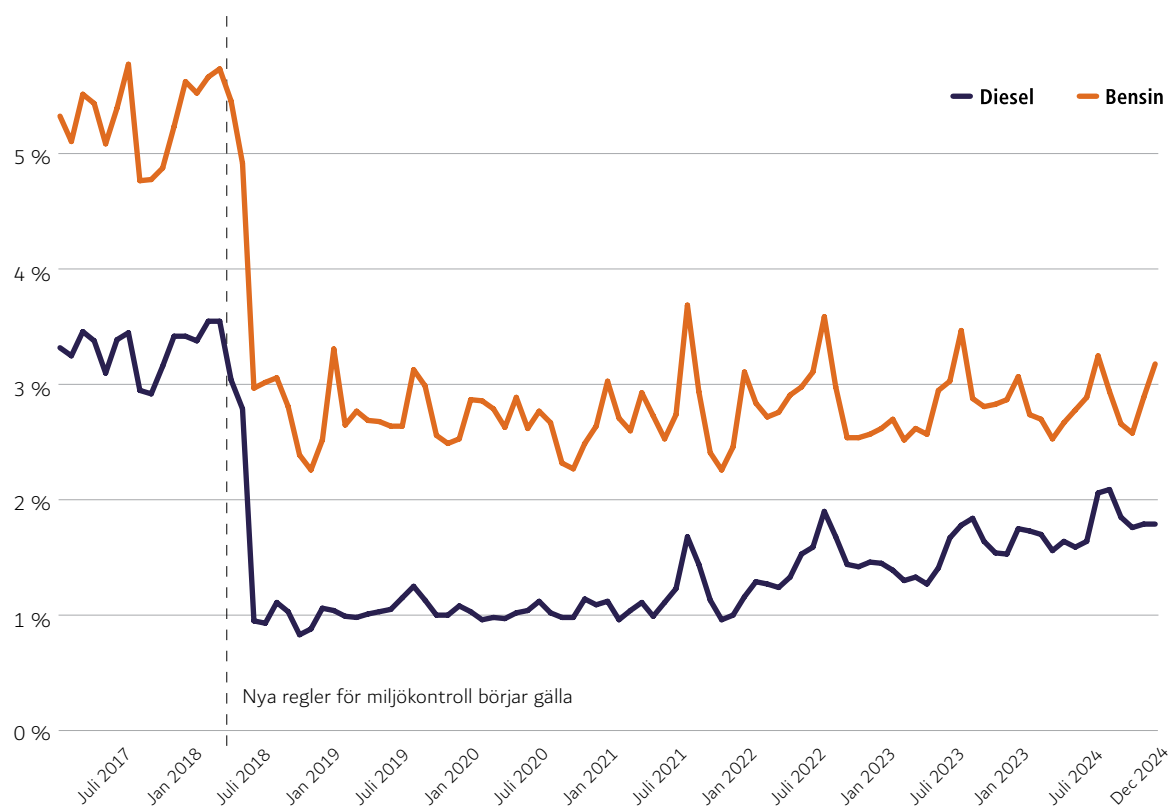
Fordonsbesiktningsbranschen ser att dagens gränsvärden vid avgasmätning leder till att fordon som har manipulerad avgasrening ändå godkänns vid besiktningen, eftersom gränsen är så generöst tilltagen att besiktningsteknikern inte kan underkänna trots onormalt höga utsläppsvärden. Som vi kan se på sida 36 i denna rapport så fastnar en extremt låg andel i de svenska avgaskontrollerna, särskilt jämfört med kontrollerna i de länder som infört partikelräkning. Att se över gränsvärden och metoder ingår inte i regeringens nu pågående lagstiftningsarbete utan kräver att Transportstyrelsen moderniserar sina föreskrifter. Kanske behövs ytterligare påtryckning från regeringen för att myndigheten ska göra detta.

Miljövidriga fordon godkänns fortfarande vid besiktningen

Efter föreskriftsändringen 2018 störtade andelen bilar som underkänns av miljörelaterade skäl, bland annat på grund av mer tillåtande gränsvärden. Fordonsbesiktningsbranschens sammanställning visar att den strukturella minskningen av miljöunderkända bilar fortsatt höll i sig under 2024.

Andel miljöunderkända fordon över tid

Tabellen avser samtliga miljörelaterade underkännanden och baseras på data från besiktningsaktörer som utgör cirka hälften av besiktningsmarknaden.



Sverige fortsatt i EU:s bottenliga gällande utsläppskrav vid besiktning

Sverige har de mest tillåtande gränsvärdena av alla europeiska länder vi kunnat jämföra med. Förklaringen till detta är att Transportstyrelsen vid ändringen 2018 ville anpassa reglerna till EU. Men resten av Europa har gjort en helt annan tolkning än Sverige. Därför sticker vi ut från våra europeiska grannländer. Snöpligt nog innebar EU-anpassningen från Transportstyrelsen att Sverige nu är bland de sämsta i unionen på att ställa krav på bilars utsläppsprestanda.

Gränsvärden i några länder

EURO-KLASS	5	4	5	6	6	2
FORDON	Volvo V70 2013	Opel Corsa 2008	Mercedes C220 2013	Mercedes E300 BlueTec 2014	Volvo V90 2018	VW Passat 1998
SVERIGE	1,50	3,00	1,50	0,70	0,70	ENDAST VISUELL KONTROLL
STORBRIANNIEN	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
KROATIEN	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
DANMARK	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
SLOVAKIEN	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
TYSKLAND	0,52	0,30	0,51	0,14*	0,52*	1,40
SPANIEN	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
FRANKRIKE	0,52	0,30	0,51	0,14	0,52	1,40
POLEN	0,52	0,30	1,50	0,14	0,52	1,40
BELGIEN (FLANDERN)	1,50*	1,50	1,50*	0,70*	0,70*	2,50 / 3,00
FINLAND	0,52	1,00	0,51	0,50	ENDAST OBD-KONTROLL	2,00 / 1,50
NEDERLÄNDERNA	1,50*	2,50 / 1,50	1,50*	1,50*	0,70*	2,50 / 3,00

*Fordonen genomgår i regel partikelantalsmätning, med väsentligt skarpare gränsvärden och mer precis mätning.

Han ska få partierna att enas om hur miljö- och klimatmålen ska nås

INTERVJU I januari meddelade regeringen att de utsett en ny ordförande för Miljömålsberedningen. Den som axlar rollen blir Christofer Fjellner (M), tidigare Europaparlamentariker och numera oppositionsborgarråd i Stockholms stad. Fjellner kommer därmed ha arbetat med klimat- och miljöfrågor på alla beslutande nivåer, vilket gör honom till en av få svenska politiker med den typen av bred erfarenhet av området. Fordonsbesiktningsbranschen fick chansen att ställa några frågor till Fjellner, om hans nya uppdrag och om luften i Stockholm.

Grattis till utnämningen! Vad blir din viktigaste uppgift som ny ordförande i Miljömålsberedningen?

– Stort tack! Miljömålsberedningen är Sveriges kanske viktigaste institution för framtida svensk miljö- och klimatpolitik. Med bra beslut i miljömålsberedningen får Sverige en klimatpolitik som präglas av enighet och långsiktighet. Mitt mål med uppdraget är att bidra till just enighet och långsiktighet. Klimatpolitiken sätter spelreglerna för mycket annat i samhället och klimatförändringarna behöver vi hantera gemensamt. Därför behövs breda överenskommelser kring våra klimatmål.

Sverige ligger ju långt fram i miljöarbetet men samtidigt återstår det mycket arbete för att nå både klimatmålen och miljömålen. Om du skulle få välja en åtgärd med störst potential att förbättra luftkvaliteten i Sverige, vad skulle det vara?

– Elektrifiering av både bilflottan och industrin är helt avgörande – både för att förbättra luftkvaliteten och minska våra klimatutsläpp.

Apropå miljömålen så har regeringen avisat att man tänker anpassa miljö kvalitetsmålen preciseringar till WHO:s nya riktvärden, till exempel vad gäller partiklar. Det kommer innebära en

skärpning av det svenska miljöarbetet. Varför är det viktigt att skärpa den här typen av krav, och kommer det på något sätt återspeglas i Miljömålsberedningens kommande arbete?

– Jag vill inte förekomma miljömålsberedningens arbete. Frågan omfattas dock inte av de direktiv som miljörådsberedningen har för denna utredning. Men jag tror att vi alla är överens om att det är viktigt med en ren luft.

Till vardags är du oppositionsborgarråd i Stockholms stad och har tidigare varit Europaparlamentariker för Moderaterna. Hur skiljer sig diskussionen om klimat, miljö och luftföroreningar mellan EU-nivån och den lokala nivån i Stockholm?

– Största skillnaden är nog att jag upplever att alla partier i Stockholm mer eller mindre har samma målbild för luftkvaliteten – den ska bli ännu bättre än vad den redan är. Skiljelinjerna i Stockholms stad handlar snarare om hur luften ska förbättras – där tror Moderaterna på en skapa förutsättningar för elektrifiering och att sätta långsiktiga ramar, medan majoriteten fortsätter gå fram med en miljözon klass 3 i City trots att både stockholmare och företagare signalerat att de saknas förutsättningar för en så snar och skarp implementering.

I Stockholm, och flera andra städer, införs det miljözoner som innebär att fordon med sämre utsläppsprestanda inte får köra i zonerna. Samtidigt visar utredningar från Transportstyrelsen och IVL att även nyare bilar kan släppa ut våldsamt mycket mer än en normalt fungerande äldre bil, ifall avgasreningen är manipulerad eller trasig. Hur viktigt är det enligt dig att de bilar som kör i Stockholm, och andra städer, också håller sig till utsläppskraven?


– Det är väldigt viktigt! Om bilarna släpper ut mer än vad reglerna tillåter, spelar skärpta krav och miljözoner ingen roll.

I den här rapporten tar vi upp att det finns ny teknik för att mäta utsläppen från bilar, där man räknar antalet partiklar i avgaserna vid besiktningen, så kallad partikelräkning. Vi kan se att de länder som infört den mer exakta metoden, efter rekommendation från EU-kommissionen, lyckas fånga upp väsentligt många fler bilar med dåligt fungerande avgasrening än vad Sverige gör. Tycker du Sverige borde införa partikelräkning vid besiktning och skärpa kraven så att de riktigt smutsiga fordonen upptäcks?

– Stockholm och Sverige har på pappret en modernare fordonsflotta med lägre utsläpp än många andra EU-länder. Men det vore bra om detta kunde mätas och kontrolleras bättre – bland annat genom att genomföra de mätningar som rapporten föreslår.



Christofer Fjellner,
ordförande för Miljömålsberedningen



I väntan på EU – Vad kan Sverige göra under tiden

Fortfarande ingen påbörjad revidering av EU-direktivet

Sverige är medlem i EU och fordonsbesiktning är ett område som i grunden regleras av unionen. Direktivet som styr hur besiktning ska gå till beslutades 2014 och firade alltså tioårsjubileum under förra året. Mycket har hänt på tio år, till exempel har nya avgaskrav på bilar kommit, nya säkerhetsfunktioner har introducerats i bilarna, fordon får allt mer avancerade funktioner för autonom körning och antalet elbilar har ökat markant. Precis som i Sverige så finns det alltså ett stort behov att modernisera EU:s lagstiftning.

Det pågår därför sedan många år tillbaka ett arbete inom EU med att uppdatera och modernisera det så kallade besiktningsspaketet. Trots att arbetsgrupper tittat på frågan i flera år, så har EU-kommissionen ännu inte lagt fram några konkreta lagstiftningsförslag. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen, som representerar Sverige i arbetsgrupperna i EU, är unionen mycket försenade med revideringen. Tjänstemän i myndigheten har bedömt att ett förslag från EU-kommissionen kan komma först mot slutet av 2025, om allt går bra.

Om ett förslag till nytt besiktningsspaket presenteras under slutet av 2025 så kommer det ta uppskattningsvis 3 till 5 år innan den uppdaterade lagstiftningen kan börja tillämpas i Sverige.

Arbetet i EU kretsar kring sådant som att införa specifika besiktningssregler för elbilar, partikelantalsmätning och bättre kontroll av fordonens elektroniska förarstödssystem. Man kan alltså förvänta sig att det reviderade besiktningsspaketet, när det väl kommer, lär innehålla reformer inom dessa områden.

Flera av dessa delar, så som bättre kontroll av elbilar, skarpare avgasgränsvärden och införande av partikelräkning går däremot att genomföra även inom ramen för nuvarande direktiv. Transportstyrelsen behöver alltså inte invänta EU utan kan redan nu förbättra de svenska reglerna – i linje med Nollvisionen, miljömålen och instruktionen till myndigheten.

Oavsett vad processen i EU utmynnar i, så borde därför Sverige genomföra förändringar av besiktningssregelverket på nationell nivå med syfte att stärka miljönyttan av besiktningen och dess bidrag till Nollvisionen.



Vad är partikelräkning och varför borde det införas?

Partiklar är minimala korn av exempelvis sot eller annat ursprung, som skapas när bränsle förbränns i en motor. Även andra ämnen uppstår. Partikelutsläppen mäts i dagsläget grovt genom det som kallas **opacitetsmätning**, där man mäter ljusgenomsläppet i avgaserna. Mängden, och typen, ljus som släpps igenom eller blockeras av avgasröken påverkas av hur hög andel partiklar och andra ämnen som avgaserna har.

Höga partikelantal kommer därför ge ett annat ljusgenomsläpp än låga partikelantal. Det är känt sedan tidigare vilken påverkan partikelmängd i olika intervaller har på hur mycket ljus som släpps igenom avgaserna. Därför kan man med relativ god säkerhet slå fast när en bil till exempel har dåligt fungerande avgasrening. Exakt hur hög partikelhalten är får man dock inget svar på. Om bilen blir godkänd eller underkänd vid besiktningen beror också helt och hållet på vilka gränsvärden som gäller – det vill säga vilken nivå som ska utgöra gränsen för när avgasreningen anses fungera acceptabelt.

Opacitetsmätning har funnits sedan mitten på 1900-talet och är alltså en gammal teknik. Den fungerar väl för att mäta vissa utsläpp, men inte tillräckligt bra när precisionen behöver vara

hög, till exempel för att detektera mindre partiklar. **Partikelräkning**, också kallad partikelmätning eller partikelantalsmätning, är en nyare teknik som istället handlar om att räkna antalet partiklar i en viss mängd avgaser.

Tekniken bygger ofta på att använda laser eller andra metoder för att belysa de enskilda partiklarna och analysera ljusets spridning eller absorption för att bestämma antalet partiklar, exempelvis per kubikcentimeter. Denna teknik är mer avancerad och känslig än opacitetsmätning, vilket gör det möjligt att mäta mycket mindre förändringar i partikelutsläppen och sätta mer precisa gränsvärden. Med denna metod skulle icke fungerande partikelfilter eller helt demonterade partikelfilter upptäckas i betydligt högre grad jämfört med idag. Baserat på europeiska studier uppskattar IVL Svenska Miljöinstitutet andelen svenska personbilar med defekt partikelfilter till mellan 5 och 20 procent för lite äldre bilar och 2 och 10 procent för de nyare. Att hitta dessa bilar är viktigt eftersom de står för en överväldigande majoritet av de faktiska partikelutsläppen. Förekomsten av manipulerade eller trasiga partikelfilter riskerar enligt IVL öka partikelutsläppen från trafiken med 187 procent år 2030.

Hur har det gått med partikelräkning i andra länder och varför väntar Sverige

I mars 2023 rekommenderade EU-kommissionen medlemmarna i unionen att införa partikelräkning vid besiktning.

Rekommendationen föregicks av studier av EU:s Joint Research Centre och har diskuterats sedan åtminstone 2022 i EU-forum där också Transportstyrelsen deltar.

Transportstyrelsen kom under 2023 fram till att partikelräkning skulle kunna gå att införa i Sverige utan att invänta ett nytt EU-direktiv. Trots detta har myndigheten uttalat till media att myndigheten ändå vill invänta tydligare EU-krav på partikelräkning och att man dessutom vill studera utvärderingar från de länder som redan infört tekniken vid besiktning. Sådana utvärderingar finns numera:

TYSKLAND införde partikelräkning den 1 juli 2023. Utvärderingar därifrån visar att 4,82 procent av dieselfordonen som kontrollerades med hjälp av tekniken underkändes. I Tyskland gäller det gränsvärde för partikelantal som EU-kommissionen rekommenderat, medan de fordon som kontrolleras är sådana i klass Euro 6, vilket skiljer sig från EU:s rekommendation som säger att fordon från Euro 5b ska kontrolleras med partikelräkning. Gränsvärdet är 250 000 partiklar per cm³.

En parallell tysk utvärdering från besiktningensaktören TÜV Verband visar samtidigt en tydlig koppling mellan fordonens miltal, ålder och utsläppsklass och hur hög andel som underkändes vid mätningen. Bland fordon som gått mindre än 5 000 mil var underkännandefrekvensen endast 2,8 procent, medan den var 4,7 procent för de som gått mer än 16 000 mil. När det gäller åldern på fordonet så var skillnaden ännu större: för bilar yngre än 5 år underkändes 1,54 procent medan siffran var 5,62 procent för fordon äldre än 10 år. Bland de fåtal fordon med utsläppsklass Euro 6a som kontrollerades så underkändes hela 17,41 procent, medan motsvarande andel för den senaste klassen 6d bara var 2,35 procent.



NEDERLÄNDERNA införde partikelräkning den 1 januari 2023. Landet har ett högre gränsvärde än Tyskland, men testar å andra sidan alla fordon som har partikelfilter oberoende vilken utsläppsklass fordonet har. Nederländerna har ett snabbförfarande vid kontroll: mätningen sker utan förvärmning av motorn och är värdet över 2 miljoner partiklar per kubikcentimeter så underkänns bilen direkt. Om det genomsnittliga värdet är under 1 miljon så godkänns det, om inte så underkänns det. En utvärdering från 2023 visar att 6,5 procent av fordonen som kontrollerades med partikelantalsmätare underkändes vid kontrollen.

SCHWEIZ, som inte är EU-medlem, införde partikelantalsmätning i januari 2023. Landet tillämpar partikelmätning för fordon från Euro 5b och har samma gränsvärde som EU-kommissionen rekommenderar. Utvärderingar från Schweiz visar att 9 procent av personbilarna underkänns och så många som 20 procent av skåpbilarna.

BELGIEN har sedan halvårsskiftet 2022 två olika regleringar; en för Flandern och Bryssel samt en för Vallonien. Gränsvärdena är desamma för båda regionerna, men i Flandern/Bryssel testas fordon från utsläppsklass Euro 5a jämfört med 5b i Vallonien. Belgiska inspektörer utövar en liknande snabbmättningsmodell som i Nederländerna och det krävs att partikelantalet är under 250 000 per kubikcentimeter för att få godkänt. Om värdet ligger mellan 250 000 och 1 miljon ges en anmärkning, medan fordonet underkänns om utsläppen innehåller mer än 1 miljon partiklar per kubikcentimeter. En utvärdering från 2023 (Flandern) visar att 9,32 procent underkändes helt. Om gränsen för underkännande hade satts till 250 000 partiklar hade istället 13 procent underkänts. Utvärderingen visar, precis som den tyska studien, en tydlig koppling mellan miltal, ålder och underkännandefrekvens.



Extremt få bilar underkänns vid svensk avgasmätning

I Tyskland och Belgien underkänns mellan 4 och 5 procent vid mätning av dieslbilar i den senaste utsläppsklassen, Euro 6. I Sverige är motsvarande underkännandefrekvens vid opacitetsmätning för samma typ av fordon inte ens en promille.

Det är helt osannolikt att tyska och belgiska bilar är betydligt sämre än svenska. Det vi ser är ett bevis på att Sverige har ett regelverk med omoderna metoder och extremt höga gränsvärden. Det svenska systemet förmår inte fånga upp moderna bilar med bristande avgasrening – knappt ens sådana med manipulerade och helt deaktiverade partikelfilter.

Detta är allvarligt eftersom defekta bilar kan stå för upp till 80-90 procent av de totala partikelutsläppen, enligt belgiska och holländska studier.

När det gäller bilar som togs i bruk mellan 2011 och 2022, vilket i grova drag motsvarar utsläppsklasserna Euro 5 till 6, ser man tydligt

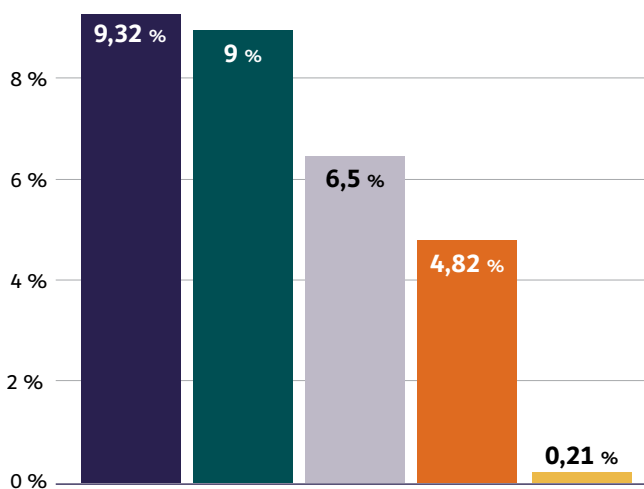
skillnaden mellan moderna metoder för avgasmätning och äldre metoder. I Sverige saknas i praktiken möjlighet att identifiera fordon som bryter mot utsläppskraven. Det är fråga både om vilken teknik som används, och vilka gränsvärden som bestämts.

Ny teknik har bättre förmåga att upptäcka icke fungerande avgasreningssystem. Men inte nog med att Sverige använder gammal teknik: som vi berättat är de svenska gränsvärdena vid mätning så högt satta att i princip alla bilar får godkänt i mätningen – vilket vi nu har tydliga bevis för genom att ha undersökt över 600 000 besiktningar där opacitetsmätning genomförts.

Vid en mer detaljerad jämförelse med belgiska Flandern så framgår enorma skillnader i underkännanden vid avgasmätning. Jämförelsen är mellan svenska och belgiska dieselpersonbilar med fordonsår 2011 till 2022. Siffrorna baseras på 881 876 testade bilar i Flandern och 630 303 bilar i Sverige.

Jämförelse av andelen underkända bilar efter avgasmätning

■ Belgien ■ Schweiz ■ Nederländerna ■ Tyskland ■ Sverige



Förklaringar

Avser personbilar, diesel. Mättdpunkt varierar från 2023 till 2024.

Belgien: Avser Flandern och fordon i utsläppsklass Euro 5–6. Urval 881 876 fordon.

Schweiz: Avser fordon i utsläppsklass Euro 5b–6. Urval cirka 10 500 fordon.

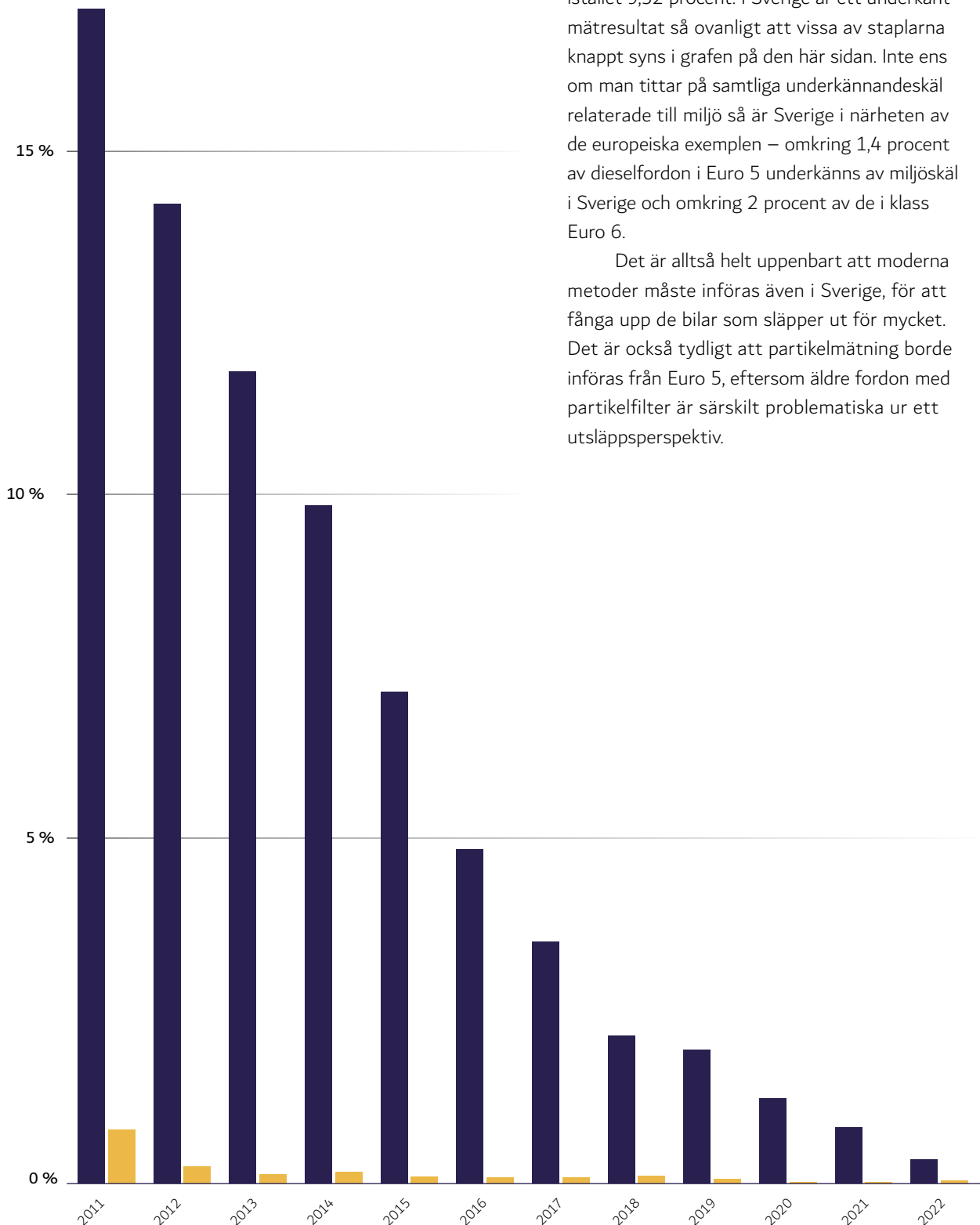
Nederländerna: Avser alla fordon med partikelfilter. Urval 970 000 fordon.

Tyskland: Avser fordon i utsläppsklass Euro 6. Urval 125 146 fordon.

Sverige: Avser fordonsår 2011–2022, ungefär motsvarande Euro 5–6. Urval 630 303 fordon.

Jämförelse underkända per fordonår Flandern och Sverige

■ Flandern ■ Sverige



Jämförelsen visar att totalt så underkänns 0,21 procent vid den svenska avgasmätningen, det vill säga opacitetsmätning. I belgiska Flandern, som använder partikelräkning, underkänns istället 9,32 procent. I Sverige är ett underkänt mätresultat så ovanligt att vissa av staplarna knappt syns i grafen på den här sidan. Inte ens om man tittar på samtliga underkännandeskäl relaterade till miljö så är Sverige i närheten av de europeiska exemplen – omkring 1,4 procent av dieselfordon i Euro 5 underkänns av miljöskäl i Sverige och omkring 2 procent av de i klass Euro 6.

Det är alltså helt uppenbart att moderna metoder måste införas även i Sverige, för att fånga upp de bilar som släpper ut för mycket. Det är också tydligt att partikelmätning borde införas från Euro 5, eftersom äldre fordon med partikelfilter är särskilt problematiska ur ett utsläppsperspektiv.



Varför är Transportstyrelsen ovilliga att införa partikelräkning?

Trots att Transportstyrelsen själva utrett och konstaterat att det skulle gå att införa partikelräkning i Sverige utan att invänta nya EU-regler så har inga initiativ i denna riktning tagits av myndigheten. Trots att EU-kommissionen tydligt rekommenderat medlemsstaterna att införa partikelräkning så har Transportstyrelsen valt att ändå invänta nya formella EU-regler och andra länder innan man tar några svenska steg framåt i frågan.

Argumenten för att vänta med att införa moderna metoder för avgasmätning börjar nu bli alltmer ohållbara. Utvärderingar från andra europeiska länder finns och visar på ett framgångsrikt införande av metoden.

Vi har listat några tänkbara argument emot införandet av partikelräkning – och varför dessa inte håller.

Reparationskostnader – inte en fråga som är relevant i sammanhanget

Om mer effektiv mätning införs så kommer fler fordon fastna i kontrollerna – det kommer leda till att fordonsägare behöver åtgärda dåligt fungerande partikelfilter eller annan utrustning. Oro för höga reparationskostnader borde dock inte ha någon som helst relevans för bedömningen om partikelräkning ska införas eller inte. Är avgasreningen dysfunktionell och inte i överensstämmelse med gällande krav – då ska avgasreningen åtgärdas. Transportstyrelsen kan inte ta hänsyn till att reparationen kostar. Särskilt inte i de fall fordonsägaren medvetet manipulerat avgasreningen.

Kan vinterdiesel påverka mätningen?

I möten inom EU har Transportstyrelsen spekulerat i att användningen av vinterdiesel i Sverige kanske kan påverka partikelantalsmätningen. Men stämmer detta och vilka studier lutar sig myndigheten i sådana fall på? Det finns såvitt FBB vet inga konkreta studier eller utvärderingar som påvisar att partikelmätning skulle vara omöjligt att införa på grund av användning av vinteranpassad diesel.

Den studie som Opus bilprovning och mätinstrumentföretaget 3DATX genomförde på en besiktningstation i Borås under januari 2021 till juni 2022 visade inga skillnader mellan årstiderna som kan härledas till vinter- och sommartiderna. Studien visade dessutom att mätresultaten inte verkar ha påverkats nämnvärt av omgivningens temperatur och inte heller av motorns eller partikelfiltrets arbetstemperatur.

Hur ska man hantera att det finns parallella mätmetoder?

En oro från myndigheten skulle kunna vara att det kan bli svårt att reglera införandet av partikelmätning eftersom det redan är kravställt att opacitetsmätning (se sid 33) ska utföras på samma fordon. Precis samma situation finns i Tyskland, Belgien och Nederländerna. Om dessa EU-länder, på inrådan från EU-kommissionen, uppenbarligen har lyckats införa partikelmätning, varför skulle inte Sverige kunna det? Transportstyrelsen kan föreskriva om att fordon i utsläppsklasser från Euro 5 med partikelfilter ska genomgå partikelmätning – och att opacitetsmätning kan användas som alternativ modell.

Kommer besiktningföretagen kunna ställa om och skaffa utrustning?

Fordonsbesiktningens bransch gör bedömningen att det är fullt möjligt att ställa om och införa partikelmätning. Erfarenheterna från tidigare nämnda EU-länder visar att övergången till mer avancerad partikelmätning varit relativt friktionsfri. Ju längre Sverige väntar, desto fler europeiska aktörer kommer det vara på marknaden som vill köpa utrustning till partikelmätning. Att införa sådan mätning tidigt är därför bättre rent ekonomiskt.

Vilka gränsvärden ska gälla?

EU har rekommenderat vissa gränsvärden – det är enkelt att följa detta. Samtidigt har de länder som infört metoden valt olika vägar vad gäller gränsvärden, vilken mätrutin som ska gälla och hur underkännanden görs. Det är en helt normal arbetsinsats för en myndighet att värdera vilket gränsvärde och modell för utförande som ska gälla i Sverige – och ändra på detta ifall det visar sig fungera mindre bra. Om resurser saknas i myndigheten för att göra denna värdering så behöver politiken skjuta till nödvändiga pengar. Fordonsbesiktningens bransch förordar att Sverige följer det tyska exemplet vad gäller gränsvärden och det belgiska exemplet gällande vilka fordon som ska omfattas.

Kommer besiktningen bli mycket dyrare om man inför mer avancerade metoder?

Inga sådana tendenser har rapporterats från de länder som infört metoden. Mätningen kan kombineras med övriga kontroller under besiktningen. Sannolikt räcker det med stillastående mätning vid tomgång för att mäta partikelutsläpp och fånga upp de fordon som släpper ut allra mest.

Införande av partikelmätning kommer kräva att besiktningföretagen investerar i ny mätutrustning samt utbildar sin personal på att använda denna. Dessutom kommer utrustningen behöva kalibreras och servas löpande. En viss kostnad är därmed förknippad med ett införande. Samtidigt kommer ett införande innebära att opacitetsmätning blir mindre vanligt förekommande och behovet av investering i opacitetsmätare kommer minska. Sammantaget är det fråga om en relativt liten påverkan – samtidigt som införandet av partikelräkning kan få stora positiva effekter för luftkvaliteten och fordonsflottans skick.

Branschnyheter



Skärpt granskning av besiktningsföretagens styrelser

NYHET Under hösten 2024 presenterade regeringen ett förslag till ändring i fordonslagen. Den handlar om att utöka lämplighetsprövningen som Swedac genomför av besiktningsorgans styrelseledamöter. I nuläget granskar Swedac bara de ledamöter som har ett ekonomiskt intresse i bolaget. Det vill alltså regeringen förändra så att samtliga ledamöter och ersättare granskas. Bakgrunden är att Riksrevisionen rekommenderat en sådan lagändring.

En mer omfattande lämplighetsprövning gör det enklare att upptäcka oseriösa aktörer,

vilket är bra. FBB anser att den föreslagna lagändringen tydliggör och förenklar Swedacs prövning. Tydligheten är positiv både för myndigheten och besiktningsorganen. Vi tycker också att en bra lämplighetsbedömning är särskilt viktigt eftersom vår verksamhet utgör delegerad myndighetsutövning. Eftersom besiktning handlar om att se till att bilarna inte är trafikfarliga eller släpper ut för mycket skadliga ämnen är det viktigt att aktörerna som utför kontrollen är seriösa.

Den nya lagen kommer sannolikt att gälla från 2026.



Se upp för eCall som slutar fungera

NYHET Fortfarande idag säljs nya bilar med 2/3G-uppkopplade SOS-system, trots att nätverken är under avveckling och ska släckas ned. Konsumentverket har tvingats agera och uppmanat fordonsbranschen att skärpa sig, då det är ett brott mot marknadsföringslagen att inte informera kunderna om att tekniken är under avveckling och vilka effekter det kan få för fordonsägaren om tekniken inte fungerar. Telia har beslutat att skjuta upp nedsläckningen från 2025 till 2027. Utan fungerande eCall/SOS-system riskeras 1–4 liv per år enligt myndigheten Trafikanalys. Dessutom riskerar fordonet få körförbud vid besiktningen, eftersom fordon nyare än från 2018 har krav på att ha fungerande SOS-system.

För att komma runt situationen har Transportstyrelsen antytt att det kan bli ett undantag för besiktning av dessa komponenter från 2026. Det hade löst problemet med körförbud på grund av icke-fungerande SOS-system. Samtidigt är det en nödlösning, eftersom systemet tidigare bedömts vara så pass viktigt att det 1) ska finnas i bilarna och 2) ska kontrolleras vid besiktningen. Att undanta systemet från besiktning är därför en akut åtgärd för att fordonsägare inte ska drabbas oproportionerligt av nedstängningen av nätverket. Undantaget måste vara tillfälligt, tills problematiken lösts, eftersom SOS-system är en viktig del i moderna fordons säkerhetssystem och kan bidra till att människor snabbare får hjälp vid en olycka.





Krav på kontantbetalning vid besiktning kan kosta mer än det smakar

NYHET I december 2024 presenterades kontantutredningen (Fi 2024:00068). Utredaren föreslog bland annat att det ska lagstiftas om att offentlig-rättsliga avgifter, där fordonsbesiktning pekas ut som exempel, ska kunna betalas kontant. Förslagen i utredningen är nu ute på remiss.

Det finns både för- och nackdelar med att ställa krav på kontanthantering vid besiktning. Rånrisken ökar om kontanthantering sker på stationerna, detta behöver beaktas av regeringen i den fortsatta hanteringen. Detta är särskilt utmanande på stationer där ensamarbete förekommer, till exempel på mindre orter och i glesbygden.

Att hantera kontanter kostar också pengar – det är inte gratis för näringsidkaren att anlita värdetransporter och investera i utrustning för att ta emot och säkert lagra kontanter. Om alla över 600 besiktningstationer i hela landet ska vara tvungna att ta emot kontanter som betalningsmedel så kommer det innebära en betydande kostnadsökning för besiktningföretagen och sannolikt leda till att besiktningen framöver blir dyrare. Branschen har samtidigt länge varit kontantfri och det är förmodligen en mycket liten andel av fordonsägarna som skulle nyttja möjligheten att betala kontant.

Fördelen med att kräva möjlighet till kontant betalning är förstas att personer som inte har vana eller möjlighet till elektronisk betalning kan bli mer inkluderade i samhället. En annan fördel kan vara att motståndskraften och beredskapen vid krissituationer förbättras. Samtidigt finns det redan lösningar på plats hos besiktningorganen för att hantera betalningar när det inte är möjligt att använda det ordinarie elektroniska betalsystemet, till exempel fakturabetalning. De beredskapsmässiga skälen för att ställa krav på kontanthantering är därför mycket små.

Om krav på kontant betalning alls ska införas för besiktning så menar Fordonsbesiktningensbranschen att det inte kan gälla för samtliga över 600 stationer i landet. Det hade varit en oproportionerlig åtgärd med minimala positiva effekter utan i huvudsak negativa effekter för fordonsägarna samt besiktningorganen. Om regeringen ändå vill ställa sådana krav, så skulle de i sådana fall kunna gälla för ett begränsat antal stationer per län. Mindre stationer där ensamarbete kan förekomma borde undantas från eventuella krav på kontanthantering.

Källor

Bilder från besiktningsverksamhet har tillhandahållits av besiktningsorganen. Fordonsbesiktningsbranschens årsrapport 2025 baseras på statistik och uppgifter från Vägtrafikregistret, besiktningsorganen, CITA och europeiska besiktningsorganisationer samt andra sakkunniga. Därutöver har bland annat följande underlag och material använts:

- Budgetproposition för 2025, utgiftsområde 20, Regeringskansliet
- Transportstyrelsens marknadsövervakningsrapporter
- Underkännanden vid kontrollbesiktning länsvis, Transportstyrelsen
- Förutsättningar för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning som kan förbättra luftkvaliteten, Transportstyrelsen 2023, TSG 2022-1737
- Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare, Transportstyrelsen 2022, TSG 2021-3376
- Fordonsbesiktning i glesbygd, Transportstyrelsen 2021, TSG 2020-10101
- Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen
- Mål för transportpolitiken, regeringen
- Sammanställning utifrån uppgifter i Strada om döda och skadade i trafiken under 2024, Transportstyrelsen
- Korruption i Sverige – en lägesbild. Årsrapport, Nationella Anti-korruptionsgruppen, Polismyndigheten
- Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023 Tema: Partiklar, Naturvårdsverket
- Dokumentation från EU:s expertgrupp Roadworthiness and Vehicle Registration Documents (RWEG) och EU:s Roadworthiness Committee
- Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon, Riksrevisionen 2021
- Uppgifter från fordonstillverkare, trafiksäkerhetsorganisationer och andra, om historiska händelser

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 and outdated testing methods.
- 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.