

Stockholm 11 juli 2025

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: LI2023/01169 Fordonsbesiktningsbranschen

Fordonsbesiktningsbranschens remissvar gällande EU-kommissionens förslag till ett reviderat besiktningspaket

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har ombett remissinstanserna, däribland Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) att inkomma med synpunkter på EU-kommissionens förslag till reviderat besiktningspaket. FBB tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och har följande kommentarer att lämna.

Inledande kommentarer

Fordonsbesiktningsbranschen är generellt positivt inställda till förslaget till nytt besiktningspaket och förordar likt kommissionen Policy Option 2 (PO2), kompletterat av synpunkterna i detta remissvar. Åtgärderna som föreslås av EU-kommissionen kommer att ha betydelse för träffsäkerheten i besiktningsverksamheten och innebära att besiktningsorganen kommer kunna leverera en mer nyttig tjänst till fordonsägare och till samhället genom en mer tekniskt relevant kontroll. På en övergripande nivå bedömer FBB att förändringarna som förslagsställaren för fram ligger i linje med den tekniska fordonsutvecklingen. I detta remissvar har FBB valt att i huvudsak fokusera på de delar av paketet som berör kontrollbesiktning, det vill säga revideringen av direktiv 2014/45.

FBB instämmer i stort i den behovs- och konsekvensanalys som kommissionen gjort och där man bland annat kommit fram till att dagens lagstiftning inte är anpassad efter den moderna fordonsflottan. Vidare bedömer kommissionen att PO2 kommer innebära att EU undviker 7000 dödsfall och omkring 65 000 allvarliga skador mellan 2026 och 2050. Minskningen av externa kostnader beräknas till 74,2 miljarder euro under perioden, avseende kostnader för olyckor. Vad gäller luftföroreningar så estimeras förslaget

Fordonsbesiktningsbranschen

Kontakt: kansliet@fordonsbesiktningsbranschen.se

www.fordonsbesiktningsbranschen.se

innebära en besparing på 83,4 miljarder euro under samma period, varav 7,3 miljarder avser buller. FBB konstaterar att detta är betydande besparingar för unionen.

Många av de förändringar som återfinns i förslaget har länge efterlysts av FBB. Det rör bland annat: kontroll av elbilars högsänningssystem och batterier; mer träffsäker, modern och ändamålsenlig kontroll av fordons avgasreningssystem; bättre kontroll av förarstödssystem, samt bättre tillgång till fordonsspecifik information som är av vikt för möjligheten att kunna genomföra en kvalitativ besiktning. Att EU-kommissionen nu efter många års utredningsarbete lägger fram förslag i samma riktning är en vidimering av det de svenska besiktningsorganen länge förespråkat.

Flera av de förändringar som kommissionen nu föreslår borde redan ha införts i svenskt regelverk, som en del i arbetet med de transportpolitiska målen, primärt Nollvisionen och miljömålet Frisk luft. Att FBB i detta remissvar tillstyrker vissa förändringar innebär därför inte att besiktningsbranschen förordar att ett svenskt införande ska dröja tills det nya direktivet beslutats och implementerats. I flera fall borde införandet gå att göra betydligt snabbare än så, med kommande direktiv i ryggen. Ett tydligt sådant exempel är så kallad partikelräkning, som EU-kommissionen redan starkt rekommenderat medlemsstaterna att införa, och som flera medlemsstater redan implementerat.

Investerings- och utbildningskostnader kommer att uppstå för besiktningsorganen, till exempel för inköp och löpande kalibrering av ny mätutrustning samt för utbildning av personal på nya rutiner och mätmetoder. Dessa kostnader bedöms inte få en markant påverkan på slutkundens kostnad för besiktning, delvis för att gammal teknik kommer att börja fasas ut i samband med införandet. De samhälls- och hälsoekonomiska vinsterna av regelförbättringarna i förslaget kommer dessutom överstiga kostnaderna.

FBB:s rekommendationer till regeringens fortsatta beredning

Förslaget till nytt besiktningspaket bereds nu av parterna i EU-systemet och Sverige spelar en viktig roll i beredningen i Rådet, inte minst mot bakgrund av vår långa historik av och goda renommé inom trafiksäkerhets- och miljöområdet.

Den svenska regeringen har därmed goda förutsättningar att bidra positivt till den europeiska och svenska trafiksäkerheten, inkluderat minskad miljö- och hälsopåverkan från fordonsflottan, genom att inta en ambitiös linje i de fortsatta förhandlingarna.

- FBB föreslår att regeringen välkomnar kommissionens förslag, i linje med den preliminära ståndpunkten.
- Regeringen föreslås anta en ambitiös hållning i förhandlingarna inom Rådet med fokus på att säkerställa att Rådets position och kommande lagstiftningstext håller en ambitionsnivå vad gäller miljö och trafiksäkerhet som är i nivå med, eller högre, än kommissionens förslag.

- Regeringen föreslår stödja förslagen om bättre utläsning och kontroll av elektroniska säkerhetssystem samt den specifika kontrollen av elbilar.
- FBB förordar också att regeringen stöder förslaget om förtydligade krav på tillgång till fordonsspecifik information.
- Regeringen anmodas stödja förslagen om en mer träffsäker miljökontroll, inkluderat sådan som sker vid så kallad vägkantskontroll. Vidare förordar FBB att den svenska regeringen aktivt arbetar för att bibehålla, eller skärpa, de föreslagna gränsvärdena vad gäller PN-mätning (partikelräkning).
- FBB föreslår också att regeringen verkar för att förslagen i Artikel 22 inte får allt för långtgående konsekvenser och att det tydligare definieras vad som avses med en kris, med syfte att undvika godtycklighet.
- Slutligen uppmanar FBB regeringen att genomgående verka för att kraven på oberoende och opartiskhet bibehålls och värnas i behandlingen av lagstiftningen.

Generella medskick och kommentarer

Närmare om nytta och kostnad

FBB stödjer regeringens budgetrestriktiva hållning samt delar bedömningen att tillkommande reglering behöver vara motiverad ur ett kostnads-nyttoperspektiv. Besiktningsorganen i Sverige delar inställningen att tillkommande kontroller ska skapa nytta för fordonsägare och för samhället.

I bedömningen av kostnad och nytta krävs att de bredare kostnaderna och nyttorna med mer ändamålsenlig fordonskontroll tas i beaktande. Det räcker alltså inte att enbart ta hänsyn till de direkta kostnaderna för berörda aktörer (till exempel investeringskostnader för besiktningsorgan), och inte heller att bara ta hänsyn till de omedelbara nyttor (till exempel minskad administration) som förslagen i remitterat förslag kan skapa.

Fordonsbesiktning sker i förebyggande syfte. FBB vill betona att likt mycket annat förebyggande arbete kan det vara svårt att kvantifiera nyttan av vissa kontroller. Olycksstatistiken kan till exempel omöjligen omfatta de situationer där olyckor *inte* inträffat eftersom brister upptäckts vid besiktningen och därefter åtgärdats. Avhjälpta fordonsfel kan per definition inte bidra till den officiella statistiken. Detta innebär dock inte att kontrollerna varit onyttiga eller omotiverade, snarare tvärt om. Det ska också noteras att EU-kommissionen i sin *impact assessment* konservativt estimerat att fordonsfel orsakar omkring 4 procent av trafikolyckorna där lätta och tunga fordon är inblandade. Detta avser alltså de situationer då besiktning och löpande underhåll inte kunnat förhindra att fordonsfel bidrar till olyckor, en andel som kommissionen bedömer kan minskas i och med förslagen i det reviderade besiktningspaketet.

Vi vill särskilt i koppling till frågan om avgasmätning betona att förekomsten av manipulerad eller ickefungerande avgasreningsutrustning kraftigt höjer utsläppen från fordonsflottan (se till exempel TSG 2021-3376). Sådana utsläpp till luften orsakar årligen stora sjukvårdskostnader och kostnader för sjukfrånvaro. Det samhälls- och hälsoekonomiska värdet av förbättrad kontroll, genom minskad ohälsa, måste därför både beaktas och få en stor vikt i värderingen av just dessa delar av förslaget.

I kommissionens konsekvensanalys finns ingen tydlig beräkning av den förväntade minskningen av förtida dödsfall och allvarligt sjuka av luftföroreningar, mer än att det konstateras att 300 000 förtida dödsfall i EU kunde kopplas till luftföroreningar under 2020. Däremot har tidigare svenska studier påvisat att luftföroreningarna från trafiken orsakar omkring 1 400 dödsfall per år (IVL och Umeå universitet).

Åtgärderna i det reviderade besiktningspaketet beräknas minska NO_x-utsläppen med 21 procent och utsläppen av fina partiklar med 18,7 procent enligt kommissionens konsekvensanalys. Eftersom den svenska miljökontrollen av fordon i dagsläget är kraftigt begränsad i och med högt satta gränsvärden och att regelverket därmed innebär att besiktningsorganen i praktiken är förhindrade att upptäcka bilar med felaktig avgasrening kan den förväntade effekten av regeluppdateringen bli något större i Sverige enligt FBB:s bedömning, vilket är positivt.

Vidare beräknas förslaget innebära en kostnadsbesparing motsvarande totalt cirka 158 miljarder euro fram till år 2050. En rak beräkning utifrån Sveriges befolkningsandel ger då en svensk besparing på cirka 40 miljarder kronor, även om den faktiska besparingen sannolikt är lägre än detta mot bakgrund av Sveriges redan framgångsrika trafiksäkerhetsarbete. Det går ändå att konstatera att det nya besiktningspaketet kommer att innebära en betydande nytta även ur svenskt hänseende, som kan uttryckas i att färre människor kommer dö eller skadas av trafiken och dess utsläpp och att detta dessutom kommer innebära samhällsekonomiska besparingar i miljardbelopp.

Särskilt om Transportstyrelsens påståenden om partikelräkning

I den allmänna debatten har det under våren 2025 framkommit påståenden från Transportstyrelsen gällande det nya besiktningspaketet och specifikt förslaget om så kallad PN-mätning. Eftersom myndighetens uttalanden till media i sakfrågan får antas spegla myndighetens officiella hållning, behöver detta kommenteras i remissyttrandet. Inte minst mot bakgrund av att regeringen sannolikt inhämtar yttranden från myndigheten i beredningen av frågan och av den svenska positionen.

I officiellt möte mellan FBB och Transportstyrelsen har enskilda myndighetstjänstemän med stort inflytande över regelutvecklingsarbetet uttryckt att man anser att Sverige bör inta en restriktiv hållning till de av kommissionen föreslagna gränsvärdena vid

partikelräkning. Orsaken tycks vara att införandet av partikelräkning skulle kunna medföra att många fordon underkänns, något myndigheten menar är icke-önskvärt. FBB har fått tydliga signaler om att Transportstyrelsen kan komma att råda regeringen att inta en hållning som syftar till att lätta upp de nu föreslagna kraven i förslaget till besiktningspaket.

Myndighetsföreträdare har också påstått i DN (2025-06-25) att "hundratusentals" fordon skulle underkännas med de nya EU-kraven. Myndigheten har även påstått att en stor, men odefinierad, andel av dessa underkännanden skulle leda till att fordonsägare tvingas till omfattande reparationer, till exempel byte av motor.

Som stöd för denna argumentation har Transportstyrelsen hänvisat till underkännandesiffror från den belgiska besiktningsverksamhetens utvärdering efter införandet av partikelräkning. FBB vill uppmärksamma regeringen på att Transportstyrelsen gravt överdriver dessa siffror. Någon exakt beräkning har myndigheten än så länge inte presenterat. Däremot kan vi konstatera att Transportstyrelsen verkar utgå från att den allra högsta underkännandenivån i Belgien (17,08 %, avseende dieselpersonbilar från år 2011) skulle kunna gå att extrapolera till hela den svenska fordonsflottan.

En mer precis beräkning, gjord av ett av de större besiktningsorganen, visar att totalt omkring 56 000 till 79 000 fordon hypotetiskt skulle underkännas, om den belgiska underkännandegraden rakt av jämförs med det uppskattade antalet svenska fordon med relevanta modellår och som är dieseldrivna. Observera att detta är en preliminär och översiktlig beräkning. Att som Transportstyrelsen gör låta påskina att det snarare rör sig om hundratusentals fordon är missvisande. Det är också missvisande att antyda att dessa underkännanden i någon högre utsträckning skulle leda till att fordonsägare tvingas till mycket omfattande reparationer. Det bör vara ett relativt litet antal fordon som är så dåliga att de måste genomgå omfattande motorreparationer eller renovering.

I det fall regeringen ändå ser vissa problem med att en mer effektiv utsläppskontroll genom partikelräkning skulle kunna leda till höga omkostnader för vissa fordonsägare, så vill FBB starkt uppmana regeringen att ta dessa hänsyn i en annan del av lagstiftandet. Det kan komma att krävas andra verktyg för att kompensera fordonsägare som eventuellt hamnar i kläm, till exempel individer med begränsad ekonomi och som inte har utrymme att underhålla sitt fordon på ett adekvat sätt. Samtidigt bör man ha i åtanke att det åligger fordonsägaren att hålla sitt fordon i gott skick. Eventuella hänsyn, om regeringen vill ta sådana, bör dock hanteras i en särskild ordning och inte genom att verka för sänkta krav relativt kommissionens förslag i själva besiktningspaketet. Villkoren för kontrollverksamhet bör inte anpassas utifrån ett förväntat utfall av kontrollen. Denna princip gäller generellt, inte bara för avgaskkontrollen.

FBB vill samtidigt påminna regeringen om att Transportstyrelsen i tidigare redovisningar av regeringsuppdrag konstaterat att det förekommer medveten manipulation av avgasreningsutrustningen, vilket ger upphov till kraftigt förhöjda utsläpp av bland annat partiklar. Förekomsten av manipulerade och ickefungerande partikelfilter förväntas öka partikelutsläppen med 187 procent till 2030. FBB förutsätter att regeringen inte är angelägen om att ekonomiskt skydda fordonsägare som aktivt fuskar med avgasreningen. Samhällets möjlighet att upptäcka sådana fordon bör inte begränsas av hänsyn till fordonsägare som eventuellt har manipulerat sitt fordon.

I det fall Transportstyrelsen rekommenderar regeringen att i förhandlingarna verka för att liberalisera reglerna för partikelmätning och de gränsvärden som nu föreslagits av kommissionen ($250\,000\text{ cm}^{-3}$), så menar FBB att regeringen behöver ta mycket stor hänsyn till de utredningar och analyser som Transportstyrelsen själva redan redovisat för regeringen (TSG 2021-3376 och TSG 2022-1737), och där det konstateras att partikelräkning är en nödvändig åtgärd för att komma åt problematiken med manipulerad avgasrening.

Om Transportstyrelsen på annat sätt råder regeringen att verka för lägre ambitionsnivåer på andra områden än de ovan diskuterade, så rekommenderar FBB regeringen att begära tydliga motiveringar från myndigheten. FBB vill också uppmana regeringen att föra direkt dialog med besiktningsorganen för att få kompletterande information.

Om oberoendet

FBB vill understryka att regeringen genomgående och aktivt bör verka för att dagens oberoendekrav inte äventyras i behandlingen av ett reviderat EU-direktiv. Kommissionen föreslår visserligen inte några sådana direkta förändringar, men i händelse av att frågan kommer upp i de fortsatta förhandlingarna med andra medlemsstater eller EU-institutionerna, vill FBB starkt uppmana den svenska regeringen att slå vakt om besiktningsorganens oberoende gentemot konkurrerande intressen. Detta för att bibehålla besiktningsorganens möjlighet att genomföra opartiska besiktningar.

Om kommande implementering

FBB noterar att kommande direktiv kommer att innebära vissa större förändringar för primärt Transportstyrelsen. Det rör sig bland annat om ändrade arbetssätt för datahantering och registerföring, ökad digitalisering och införande av nya metoder och procedurer som kommer kräva förändringar hos myndigheten.

Det är viktigt att genomförandet av dessa förändringar inte saktas ned eller förhindras av att Transportstyrelsen organisatoriskt har svårt att hantera dem. Regeringen bör därför snarast möjligt säkerställa att myndigheten har kapacitet och förmåga att genomföra de ändringar som kan förväntas.

Flera kommande regeländringar är redan i dagsläget juridiskt möjliga att genomföra i svensk lag och föreskrift, till exempel partikelräkning och bättre kontroll av laddbara fordon. Det förstnämnda har Transportstyrelsen konstaterat i TSG 2022-1737. *Det nu gällande* besiktningsdirektivet möjliggör sådana kontroller och innebär alltså inte något hinder för att påbörja införandet av dessa moderniseringar. *Det kommande* besiktningsdirektivet gör dem däremot obligatoriska.

Det är därmed fullt möjligt att relativt omgående, och parallellt med behandlingen av förslag till reviderat besiktningspaket, påbörja arbetet med att förbereda för vissa regelförändringar.

- FBB vill understryka vikten av att Transportstyrelsen i god tid får erforderliga instruktioner, uppdrag och resurser att påbörja implementeringen av kommande direktiv.
- FBB vill också uppmana regeringen att tidigt instruera Transportstyrelsen, och andra relevanta myndigheter, att redan nu påbörja de utredningsåtgärder som kan behövas för att kunna besluta om ny lagstiftning och nya föreskrifter i god tid innan det nya besiktningspaketet börjar gälla.

Detaljerade synpunkter på vissa delar av förändringarna

Artikel 2

FBB konstaterar att EU-kommissionen tar bort möjligheten för medlemsstater att avstå från motorcykelbesiktning. FBB har inget att erinra mot förändringen och konstaterar att EU på detta sätt närmar sig den svenska tillämpningen av direktivet.

Artikel 3

FBB noterar att ett antal förtydliganden sker av direktivets definitioner. Bland dessa märks punkten 6a som definierar vad ett uppkopplat fordon är, vilket är positivt.

Artikel 4

Om tillfälliga trafiksäkerhetsintyg

FBB ser fördelar med att fordonsägare kan genomgå besiktning i annan medlemsstat och att detta resulterar i ett tillfälligt intyg.

Om fordonsspecifik information

Det finns redan i dagsläget EU-lagstiftning (genomförandeförordning 2019/621) som anger att fordonstillverkare är skyldiga att tillhandahålla fordonsspecifik information till berörda myndigheter samt besiktningsorgan. Tillämpningen av lagstiftningen fungerar långt ifrån optimalt i dagsläget och det är till exempel otydligt vilken kostnad, om någon, som tillverkare kan ta ut för att dela med sig av den data de är skyldiga att tillgängliggöra. Därutöver finns ingen ordnad process för inhämtning av dessa uppgifter och de levereras i olika format och på olika språk. Problematiken är gemensam i hela EU.

Syftet med lagstiftningen är att underlätta kontrollbesiktningsverksamheten. Tillgången till specifika fordonsdata kan vara avgörande för att kunna genomföra en kontrollbesiktning på korrekt sätt.

Därför är det positivt att kommissionen nu föreslår förtydliganden om hur dessa data ska tillgängliggöras och att det ska ske kostnadsfritt. I EU-kommissionens frågor och svar som publicerades i samband med att förslaget lades fram, tydliggörs att tillgången till teknisk information ska vara kostnadsfri för besiktningsorganen. I förslaget till direktiv framgår dock enbart att denna princip ska gälla för nationella myndigheter, som sedan i sin tur ska tillhandahålla informationen till besiktningsorganen. Det är positivt att det är den nationella myndigheten som ska vara central insamlingspunkt för fordonsinformationen. Det har potential att minska besiktningsorganens administrativa börda och kan förbättra kvaliteten i besiktningsverksamheten. Däremot bör det framgå även i direktivet att principen om kostnadsfri tillgång till nödvändig teknisk information ska gälla även för besiktningsorganen, även om insamling och förmedling av informationen sköts av den relevanta myndigheten i medlemsstaten.

FBF tillstyrker därför de föreslagna förtydligandena gällande tillgång till fordonsspecifik information, med ovanstående tillägg.

Artikel 4a

FBF tillstyrker kommissionens förslag om att utläsning av mätarställning ska rapporteras till fordonsregistret. Vi konstaterar att Sverige ligger steget före i just denna fråga, åtminstone när det kommer till besiktningsorganen.

Artikel 5

Om årlig besiktning av vissa fordon

Personbilar över 10 år

Äldre personbilar (över 10 år) föreslås av kommissionen kontrollbesiktigas årligen.

Sverige har på grund av våra specifika förhållanden med långa vintrar och utbredd användning av vägsalt ett större behov av tätare besiktning än vissa andra europeiska

länder. Av denna anledning är inställelsetiden för besiktning i Sverige 14 månader, efter att fordonet blivit fem år. Intervallen skiljer sig också i att Sverige tillämpar första kontrollbesiktning efter 36 månader, snarare än 48 som är miniminivån enligt direktivet.

FBB förordar att regeringen ställer sig bakom kommissionens förslag. Vi förordar vidare att i den svenska implementeringen bibehålla nuvarande besiktningsintervall.

En analys genomförd av Transportstyrelsen visar att fordonsägare i genomsnitt besiktat var 13,2 månad i Sverige. FBB tillstyrker visserligen kommissionens förslag, men menar ändå att det i praktiken går att likställa en 12- och 14-månadersintervall för fordon över 10 år.

Det ska också noteras att i kommissionens *impact assessment* så framgår i tabell 229 att Sverige inte räknas till medlemsländerna som påverkas av införandet av årlig besiktning av personbilar.

Det kan därmed gå att argumentera för att Sverige redan i dagsläget uppfyller det kommande direktivets krav. FBB rekommenderar därför regeringen att undersöka möjligheten att bibehålla nu gällande svenskt besiktningsintervall.

Om det inte bedöms möjligt att bibehålla 14-månadersperioden står FBB bakom en återgång till årlig besiktning. Vi vill dock understryka vikten av att inte samtidigt göra några andra förändringar av intervallet i övrigt.

När Sverige valde att förlänga giltighetstiden för besiktning med sju månader under coronapandemin (det så kallade omnibusundantaget) blev de trafiksäkerhetsmässiga följderna tydligt negativa för de fordon som besiktades enligt en glesare intervall än normalt:

- Över hälften, 52,2 procent av tunga lastbilar som väger över 16 ton och utnyttjade omnibusundantaget blev underkända med krav på ombesiktning, att jämföra med 41,7 procent av de som infunnit sig till kontrollbesiktning inom sin ordinarie besiktningsperiod och som därmed inte nyttjade undantaget.
- Det skedde en påfallande ökning av anmärkningar på bromssystemen på samtliga fordonstyper. Av de tunga lastbilar över 16 ton som inte nyttjade omnibus skedde anmärkning i genomsnitt på 34 av 100 lastbilar. Av de som nyttjade omnibus var motsvarande siffra 51. Det handlar om mer än 11 000 tunga lastbilar som underkändes på grund av undermåliga bromssystem.
- Andelen godkända personbilar sjönk från 67 procent (ej nyttjat omnibus) till 53 procent av de som nyttjat omnibus.
- Andelen personbilar som blev underkända med krav på ombesiktning ökade med nära 53 procent för de som nyttjade omnibus.

- Andelen fordon som belades med direkt körförbud ökade med minst 50 procent inom samtliga fordonstyper. Tunga släp stack ut med en ökning på nära 74 procent.

Det ovanstående illustrerar effekterna på fordonsflottan av förlängd inställetid till besiktning.

Lätta lastbilar (avgaskontroll)

Förslag till artikel 5, punkt 1 a, anger att fordon i kategori N₁, det vill säga lätt lastbil, ska genomgå utsläppskontroll årligen från registreringsdatumet. På detta sätt likställs kraven med andra fordon i yrkesmässig trafik, till exempel taxi, ambulanser och tung lastbil, åtminstone när det gäller avgaskontroll. Detta är logiskt eftersom lätta lastbilar i regel används yrkesmässigt och därmed kan förväntas rulla fler mil och utsättas för mer slitage än personbilar. I Sverige finns drygt 600 000 lätta lastbilar registrerade, varav 500 000 ägs av juridiska personer och används för yrkesmässig trafik och firmabilstrafik. Resterande 100 000 ägs av privatpersoner.

Europeiska studier har påvisat att *tunga lastbilar* i hög utsträckning har manipulerad avgasreningssystem och det kan därför finnas skäl att utgå från att även lätta lastbilar manipuleras i högre utsträckning än personbilar. Eftersom regelbunden besiktning också skapar incitament för fordonsägaren att hålla fordonet i bra skick, för att klara besiktningen, kan det också antas att lätta lastbilar i dagsläget inte underhålls i samma utsträckning som de fordon som idag klassas som yrkesfordon och som har årlig besiktning. Därför finns det goda skäl att likställa reglerna för lätta lastbilar med de regler som gäller för andra kategorier av fordon som används yrkesmässigt.

Däremot ställer sig FBB frågande till att enbart ställa krav på avgaskontroll från ett år efter registrering och därefter var 12:e månad. Regeringen bör vara medveten om att detta kommer kräva ett nytt kontrollprogram för denna kategori fordon och att det också kommer krävas parallella regelverk, eftersom samma kategori fordon kommer följa ordinarie ordning för alla andra delar av kontrollbesiktningen som inte har att göra med avgaskontrollen. På samma sätt som avgasreningssystemen utsätts för mer påfrestningar eftersom fordonet brukas mer än en personbil, går det att peka på att sådant som bromsar och hjulupphängning också borde kontrolleras mer frekvent för denna kategori av fordon.

FBB förordar därför att harmonisera reglerna för yrkesfordon, inkluderat N₁, med krav på årlig besiktning men att detta i sådana fall ska gälla hela kontrollbesiktningen snarare än enbart avgaskontroll. En sådan förändring skulle vara mer stringent, enklare att genomföra i svenskt regelverk och ge en tydligare effekt på såväl miljö som trafiksäkerhet.

Artikel 8

Om digitaliserade besiktningsprotokoll och harmoniserade register

FBB är positiva till att besiktningsprotokoll och fordonsregisterdata digitaliseras. Flera besiktningsorgan erbjuder redan i dag digitala besiktningsprotokoll till kunder med digital brevlåda.

Det är samtidigt viktigt att bibehålla besiktningsföretagens möjligheter att lämna företagsspecifika protokoll till kunderna. Eftersom besiktning i Sverige sker på en konkurrensutsatt marknad är det viktigt för de ackrediterade besiktningsorganen att ha möjlighet att påvisa resultatet av sina tjänster, och knyta detta till företagets varumärke. Därför är det ur ett konkurrens- och konsumentupplysningsperspektiv inte önskvärt att alla besiktningsprotokoll är helt likformiga.

FBB avstyrker därför en tolkning av direktivet som innebär att protokollet gentemot kund måste bli helt enhetligt mellan alla utförare. Däremot kan de datapunkter som rapporteras in till vägtrafikregistret, och som framgår på protokollet, med fördel vara enhetliga över hela EU. Det följer också av förslaget i direktivet att fordonsägaren ska få sitt protokoll i digitalt format. Inte heller denna bestämmelse kräver någon förändring i hur protokollen ser ut i gränssnittet mot kund.

Artikel 9

Om manipulation

FBB välkomnar och tillstyrker förslaget om att uppenbart otillåten påverkan på eller manipulering av fordonets komponenter ska anses vara en större eller farlig brist och att detta ska vara straffbart.

Artikel 16

Utbyte av data

FBB välkomnar ett bättre och mer omfattande utbyte av data mellan medlemsländerna.

Artikel 22

Förslaget till direktiv innehåller en ny Artikel 22 som reglerar möjligheten för medlemsstater att besluta om förlängd giltighetstid för trafiksäkerhetsintyg, i praktiken förlängd inställelsetid, i händelse av kris. Artikeln är därmed en kodifiering av det omnibuspaket som kommissionen lade fram under coronapandemin, och där förlängd inställelsetid till besiktning möjliggjordes som en åtgärd i det fall medlemsstaten på grund av pandemin var förhindrad att ordna med besiktning.

För att sådana förhållanden inte orättvist skulle drabba fordonsägarna, beslutade kommissionen att möjliggöra att certifikatens giltighetstid kunde förlängas i sju månader. Åtgärden var således inte en smittbegränsande åtgärd i sig utan handlade om att medborgare i medlemsstater där besiktningsorganen var förbjudna att verka på grund av pandemilagar, eller förhindrade på grund av kraftig smittspridning, inte skulle riskera körförbud på grund av att besiktningsstationer tvingades hålla stängt.

Sverige utnyttjade denna förlängningsmöjlighet, men av helt andra skäl än de som angavs i omnibuslagstiftningen. Den svenska sju månadersförlängningen genomfördes inte för att besiktningsorganen tvingades hålla stängt och fordonsägare därför inte kunde besiktiga sin bil, eftersom någon sådan situation inte förelåg i Sverige. Besiktningsverksamheten fungerade normalt under pandemin, men med omfattande smittskyddsåtgärder aktiverade. Det svenska införandet handlade om ett generellt undantag från besiktning (inkluderat tunga fordon), med syftet att skydda riskgrupperna, även om någon förhöjd risk vid besiktning inte kunde påvisas.

En utvärdering visade senare att riskgruppen (äldre) var den grupp som i lägst utsträckning utnyttjade möjligheten till undantag och istället valde att besikta vid den normala tidpunkten för inställelse. Utvärderingen visade också att de fordon som hade fått sin besiktning uppskjuten med sju månader hade betydligt fler fel och brister än fordon som inte hade skjutit upp besiktningen (se kommentar om Artikel 5).

FBB är inte motståndare till att direktivet innehåller en krismekanism, men menar att det närmare behöver definieras vad som utgör en kris av den art och karaktär som kan föranleda förlängd inställelsetid. Vidare behöver det tydliggöras, även om det i förslaget delvis framgår, att artikeln enbart ska vara tillämplbar i det fall medlemsstaten eller dess myndigheter och besiktningsorgan på grund av krisen är förhindrad att genomföra kontrollbesiktning eller där möjligheten att genomföra sådan kraftigt begränsas (*significantly impaires*) av en pågående kris. Det bör i detta sammanhang definieras vad ”kraftigt begränsas” innebär, för att undvika godtycke.

Detta är särskilt relevant med tanke på den gränsöverskridande trafiken. För att undvika att medlemsstater godtyckligt undantar sina egna fordon från besiktning med hänvisning till kris, och att dessa sedan trafikerar svenska vägar, bör det tydliggöras att artikel 22 bara ska användas i undantagsfall och inom (mer) tydligt definierade ramar.

Bilaga 1

Nya testmetoder för elektroniska säkerhetssystem

Bilagan innehåller nya testmoment för elektroniska säkerhetssystem genom ökad användning av fordonets elektroniska gränssnitt (inklusive test av programvarans integritet i säkerhets- och emissionsrelevanta system).

FBB tillstyrker dessa förändringar.

För att ett genomförande av de kontroller som föreslås generellt under system 10 (ADAS m.m) ska vara relevanta krävs det fordonsspecifik information i enlighet med de förslag som ligger i revideringen, specifikt Artikel 4. Möjligheten att genomföra effektiva kontroller är således beroende av att 1) förslagen om tillgång till fordonsspecifik information antas och 2) att Transportstyrelsen klarar av att agera mottagningsmyndighet för de uppgifter som avses.

Specifik kontroll av elbilar

Förslaget innehåller ett helt nytt avsnitt 4.14 "Högvoltssystem". Detta avsnitt anger en rad kontroller av elbilars batterier och högsänningssystem, inklusive dess kablage, laddningskabel och laddningsingång.

Förslaget kan kräva investeringar från besiktningsorganen i skydds- och mätutrustning samt utbildningsinsatser.

Även denna kontroll kommer i regel kräva tillgång till fordonsspecifik information.

FBB tillstyrker förslagen och menar att kontroller av högvoltssystem/elfordon är positivt och fyller en tydlig funktion i och med att laddbara fordon utgör en växande del av fordonsflottan, och kommer fortsätta växa i antal och andel över tid.

Avgaskontroll

FBB tillstyrker förändringarna gällande PN-mätning och förordar det förslag om metod och gränsvärden som kommissionen lagt fram och som överensstämmer med kommissionens rekommendation från 2023.

När det gäller mätning av NOx noterar FBB att kommissionen inte föreslagit några specifika mätgränsvärden utan att detta ska hanteras i ett senare skede genom delegerade akter. FBB är positiva till NOx-mätning då sådana utsläpp är ett stort problem ur ett luftkvalitetsperspektiv, men vill betona att man måste värdera kostnaderna för sådan mätning i förhållande till nytta.

Vänliga hälsningar

Tord Fornander

Ordförande Fordonsbesiktningsbranschen

Fordonsbesiktningsbranschen

Kontakt: kansliet@fordonsbesiktningsbranschen.se
www.fordonsbesiktningsbranschen.se