

Stockholm 29 augusti 2025

Remissvar

TSF 2024-135: ändring i kontrollbesiktningsföreskrifterna med följdändringar i andra föreskrifter

1. Fordonsbesiktningsbranschens inställning till förslaget i helhet

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) välkomnar att remissutgåvan i vissa delar innehåller förändringar som innebär anpassning av metoder och krav till dagens förhållanden och teknik. Förslaget innehåller vissa förändringar som kan vara positiva för trafiksäkerheten och luftkvaliteten. Med det sagt är de föreslagna förändringarna långt ifrån tillräckliga för att tillgodose behovet av mer ändamålsenlig och träffsäker löpande kontroll av fordon. FBB ställer sig starkt kritisk till att Transportstyrelsen inte tagit tillfället i akt och gjort mer effektfulla förändringar av föreskriften.

FBB ifrågasätter varför myndigheten inte omhändertagit viktiga områden så som införande av relevant avgaskontroll, bättre kontroll av elektroniska förarstödsystem och kontrollpunkter för eldrivna fordon. Nu gällande föreskrift beslutades 2017 och trädde i kraft 2018. Myndigheten har således haft åtta år på sig att analysera och ta fram mer moderna och ändamålsenliga metoder och bedömningsgrunder. I flera delar, särskilt inom miljökontrollen, finns dessutom redan betydande analysunderlag och tungt vägande skäl att gå vidare med uppdaterad reglering. Trots detta saknas väsentlig reformering av besiktningsföreskriften i remitterat förslag.

Transportstyrelsen hävdar samtidigt att de nu föreslagna förändringarna av miljökontrollen innebär att myndigheten inför de förändringar som föreslogs i regeringsuppdrag TSG 2022-1737, vilket är felaktigt. Endast en av åtta föreslagna skärpningar av miljökontrollen genomförs i sin helhet i remissutgåvan. Det är anmärkningsvärt att Transportstyrelsen påstår att det nu sker betydande ändringar av miljökontrollen i Sverige, när så inte är fallet.

Fordonsbesiktningsbranschen ser med oro på Transportstyrelsens intentioner med besiktningsregelverket. Myndighetens remissvar (TSG 2025-4880) angående EU:s reviderade besiktningspaket gör det tydligt att Transportstyrelsen, som mer eller mindre ensam aktör bland remissinstanserna, vill sänka ambitionsnivåerna i kommande

besiktningspaket. Det framgår också av nämnda remissvar att Transportstyrelsen nu förordar att den svenska regeringen verkar för att 20-årsundantaget från opacitetsmätning ska tillämpas av hela EU. Slutsatsen av detta blir att myndigheten inte ens kan ha gjort en bedömning huruvida fordon som är äldre än 20 år bör genomgå avgasmätning.

Eftersom remissutgåvan saknar väsentlig förnyelse, och Transportstyrelsen i nämnda remissvar ger uttryck för sin inställning om att arbeta för sänkta krav på europeisk och svensk nivå, finns det goda skäl att anta att den reviderade föreskriften beretts med samma bakomliggande agenda om att minimera kontrollernas effekt. Det går inte att utesluta att den grundläggande inställningen om vikten av att minimera kraven vid besiktning också varit vägledande för vilka åtgärder som föreslagits inom ramen för nu aktuell remiss.

Fordonsbesiktningsbranschen menar därför att det inte går att lita på att den nu genomförda revideringen av besiktningsföreskrifterna är gjord på ett objektivt och sakligt sätt och att myndigheten gjort opartiska bedömningar av vilka regleringsalternativ som finns och som är rimliga att införa.

Mot bakgrund av ovanstående förordar Fordonsbesiktningsbranschen följande:

- att Transportstyrelsen genomför de i remissutgåvan föreslagna förändringarna, med förbehåll för de synpunkter och tillägg som FBB framför i detta remissvar,
- att Transportstyrelsen snarast inleder en ny process för att komplettera föreskrifterna med sådana justeringar som kan göras inom ramen för nu gällande svensk lagstiftning och EU-rätten.
 - Myndigheten bör i detta sammanhang tillförsäkra att extern kompetens används i beredningen, för att säkerställa opartiska bedömningar av lämplig reglering.
 - Syftet bör vara att lägga fram en reviderad föreskrift under 2026 som genomför verkningsfulla åtgärder på besiktningsområdet och som leder till att Sverige är väl positionerat inför implementeringen av kommande besiktningspaket.

2. Synpunkter på konsekvensutredningen

Fordonsbesiktningsbranschen menar att konsekvensutredningen är bristande då den i flera delar är summarisk och inte på ett tillfredsställande sätt förklarar myndighetens ställningstaganden och konsekvenser av dessa ställningstaganden.

Transportstyrelsen listar också olika alternativa regleringsmodeller och väger dessa mot varandra. Dessa alternativa modeller är dock långt ifrån uttömmande utan är ett urval av

möjliga regleringar. Andra sätt att reglera metoder och bedömningsgrunder har utelämnats från konsekvensanalysen. Hur urvalet gått till framgår inte i analysen.

Transportstyrelsen anger att man endast infört de kontroller som beskrivs i rapporten 2022-1737. Utöver att detta är helt felaktigt, så anger myndigheten vidare att man inte övervägt andra alternativ. Myndigheten har således inte analyserat och övervägt annan reglering än den man nu presenterar. Myndigheten bortser därmed från möjlig reglering och har inte analyserat konsekvenserna av detta.

Ett sådant exempel är motivering till *valet att fortsätta tillämpa ett 20-årsundantag från opacitetsmätning* och konsekvenserna av detta val. Trots att myndigheten kommit fram till att en möjlig skärpning av miljökontrollen är att ta bort undantaget och återgå till att följa gällande besiktningsdirektiv, så nämns inte detta i remitterat material. Att döma av TSG 2025-4880 så försöker Transportstyrelsen nu i efterhand legitimera att Sverige har en avvikande reglering jämfört med EU-direktivet, genom att försöka förmå den svenska regeringen att verka för att den unikt svenska tillämpningen att inte genomföra avgasmätning på bilar från 2005 och äldre ska gälla i hela EU. Detta tyder också på att det under beredningen av besiktningsföreskriften helt saknats intresse av att införa det myndigheten kom fram till i regeringsuppdraget (2022-1737), åtminstone vad gäller opacitetsmätning.

Ett annat exempel är som nämnts avsaknaden av motivering till och konsekvenserna av *valet att inte införa relevant avgasmätning för fordon i klass Euro 5/V* och framåt. Myndigheten nämner att man avser avvakta EU:s reviderade besiktningspaket innan nya metoder inom partikelantalsmätning införs, men man motiverar inte varför det skulle vara nödvändigt att invänta denna process och vilka konsekvenser fördröjningen får. Det finns i nuläget redan tillräckligt underlag för att införa partikelantalsmätning i Sverige, bortsett från att Transportstyrelsen än så länge själva valt att inte reda ut hur det skulle kunna göras. EU-kommissionen har sedan 2023 föreslagit specifika metoder, gränsvärden och vilken utrustningsstandard som bör användas vid partikelantalsmätning, som kommissionen rekommenderar att medlemsstaterna inför. Det finns inga faktorer utöver att myndigheten själv inte utrett införandet som förhindrar Sverige att införa metoden jämte opacitetsmätning. Att det i framtiden kan komma likalydande krav från EU på sådana metoder är inte ett godtagbart motiv till att avvakta med reglering.

Ett tredje exempel är *valet att kvarstå vid generella gränsvärden* vid opacitetsmätning och mätning av gasformiga utsläpp, trots bestämmelserna i direktivet om användning av skyltvärde. Detta kommenteras inte alls i materialet trots att det har mycket stor påverkan på förmågan att upptäcka förhöjda utsläppsvärden i den äldre delen av fordonsflottan. Transportstyrelsen är visserligen transparenta nog att påpeka att man

inte övervägt några andra åtgärder än de som finns listade i 2022-1737. Varför man inte övervägt några andra åtgärder framgår dock inte alls.

Ett fjärde exempel är *valet att fortsatt underlåta att införa relevanta kontrollpunkter för laddbara fordon*, något som över huvud taget inte kommenteras.

Sammantaget är de föreslagna justeringarna i föreskriften marginella och kommer inte leda till att fordonsbesiktningen i Sverige blir avsevärt mer ändamålsenlig, träffsäker och relevant för samhälle och fordonsägare. Alternativ till nu liggande förslag finns, men dessa alternativa sätt att reglera besiktningen har inte redogjorts för på ett tillfredsställande sätt i konsekvensutredningen och det är därmed osäkert om och i sådana fall hur myndigheten bedömt dessa alternativ.

3. Synpunkter på remissutgåvans ändringar

Nedan följer de synpunkter som Fordonsbesiktningsbranschen valt att lyfta fram och som rör de delar som återfinns i remitterat förslag. Om FBB inte kommenterar en viss förändring så innebär detta inte att organisationen per automatik tillstyrker den föreslagna förändringen. Fordonsbesiktningsbranschen står till förfogande att diskutera detaljer i föreskriften i det fall Transportstyrelsen vill ha ytterligare inspel.

Provkörning (2 kap 20 §)

Transportstyrelsen föreslår att innehållet i kontrollbesiktningen ska kunna avgöras av vilken tid på året fordonet inställs för besiktning, genom att föreslå ett undantag från provkörning för MC vid halt väglag eller ”bristande framkomlighet” på grund av ”svåra väderförhållanden”.

FBB:s inställning: avstyrker förslaget.

- Fordonsbesiktningsbranschen ifrågasätter om en besiktning utan vissa moment så som provkörning kan anses vara en fullständig besiktning enligt lagens intentioner – särskilt om detta moment är nödvändigt bara vissa delar av året.
- Den föreslagna lydelsen om att även ”bristande framkomlighet på grund av svåra väderförhållanden” ska utgöra skäl för att inte genomföra provkörning definieras inte närmare i föreskriften. Det är alltså inte tydligt vad bristande framkomlighet ska anses vara, och inte heller vilka väderförhållanden som ska anses vara ”svåra”. Det finns därmed en uppenbar risk för olika tolkning och tillämpning av bestämmelsen, dels mellan besiktningsorganen, dels mellan olika individer som gör olika tolkning av rådande väderförhållanden (tekniker 1 på station A bedömer

att vädret är för svårt för provkörning medan tekniker 2 på station B bedömer att det går att provköra). Detta riskerar göra regelgivningen inkonsekvent och icke-likvärdig för fordonsägarna.

- FBB ser däremot positivt på att bedömning K inte ska krävas när fordonet underkänns då provkörning ej kunnat genomföras och att denna i stället kan utföras vid efterkontroll.

Användning av lämpligt dragfordon vid inställelse av släp

Transportstyrelsen föreslår en ny paragraf genom 2 kap 25§, med följdändringar i bilaga 1 4.4 som innebär att släpfordon som inställs för besiktning ska dras av lämpligt dragfordon som har utrustning som medger funktionskontroll av föreskriven utrustning på släpfordonet.

FBB:s inställning: tillstyrker den nya paragrafen, med vissa förbehåll.

- I de fall besiktningsorgan använder sig av terminaltruck, som saknar möjlighet till EBS/ABS-kontroll, så bör föreskriften medge att kontroll med hjälp av lämpligt dragfordon ska kunna ersättas med kontroll med hjälp av lämplig utrustning.
- Det behöver också klargöras hur besiktningsorganen ska hantera situationer då fordonskombinationen inte är lämplig och om besiktningen i ett sådant läge inte ska utföras, eller om släpfordonet ska underkännas på kontroll ej utförd.

Förändringar i miljökontrollen

Transportstyrelsen har i remissutgåvan gjort några förändringar av miljökontrollen, mest framträdande är införandet utökad kontroll av felindikatorlampan för att upptäcka manipulerad indikator för fel i avgasreningssystemet och OBD-kontroll av tunga fordon.

FBB:s inställning: FBB tillstyrker de justeringar som återfinns i remissutgåvan

- Därutöver har Fordonsbesiktningsbranschen förslag till ytterligare revideringar, se avsnitt 4 i detta remissvar.

Avbruten besiktning 3 kap 7 §

Transportstyrelsen föreslår förändrade regler för när och hur en besiktning kan avbrytas. FBB välkomnar att kontroll av system ska kunna avbrytas utan att hela förrättningen avbryts.

FBB:s inställning: tillstyrker förändringen, med ett tillägg:

- Transportstyrelsen bör lägga till en bestämmelse om att kontroll av system eller hel besiktning även ska kunna avbrytas i det fall en fordonsägare inte ger tillgång till fordonet för att genomföra samtliga kontroller som är föreskrivna. I dagsläget

kan en förrättning, eller kontroll av system, endast avbrytas om en brist i fordonet omöjliggör att kontrollen genomförs. Detta bör kompletteras så att även andra omständigheter, till exempel att den som inställer fordonet för besiktning försvårar eller omöjliggör fortsatt kontroll av hela fordonet eller specifikt system, kan föranleda avbruten kontroll.

- En sådan justering kan göras genom att lägga till texten "*...eller annan omständighet som kan påverka utförande av föreskriven kontroll.*"

Besiktningsbefrielse för vissa fordon, 8 kap 1§:

Transportstyrelsen gör justeringar av vilka fordon som ska omfattas av besiktningsbefrielse, samt hur det ska fastställas vilka fordon som omfattas av undantaget.

FBB:s inställning: tillstyrker att föreskriften justeras så att bestämmelserna om besiktningsbefrielse blir mer ändamålsenliga och bättre överensstämmande med EU-direktiv 2014/45, men efterfrågar vissa förtydliganden:

- Ett villkor för att undantaget ska gälla är att fordonet ska vara historiskt bevarat i originalskick och att inga betydande förändringar har gjorts av huvudkomponenterna. För fordon med fordonsår 1951 och senare anges i förslaget att besiktningsbefrielse ska gälla enbart om fordonet vid besiktningsbefrielsens inträde har en gällande godkänd fullständig kontrollbesiktning som är utförd efter en viss tidpunkt.
- Detta innebär att det är besiktningsorganen som kommer behöva avgöra om fordonet är ändrat eller inte, något som ska ske vid en kontrollbesiktning snarare än registreringsbesiktning. Det finns en uppenbar risk att avsaknad av, eller svårigheter att få tillgång till, dokumentation om originalutförande kan leda till svårigheter för besiktningsorganen att avgöra huruvida fordonet faktiskt är i originalskick eller förändrat på ett sådant sätt att undantaget inte kan appliceras.
- Det framgår inte heller hur processen sedan ska gå till – det vill säga vilken instans som ska avgöra om eventuella ändringar är godtagbara eller om de är tillräckligt omfattande för att undantaget inte ska gälla och hur detta ska flaggas.
- Förslagets följd är att fordon som till exempel bytt från trumbromsar (originalutförande) till skivbromsar eller installerat servo kommer att bli föremål för periodisk kontroll, såvida inte formella efterjusteringskrav tillkommit.
- I nuläget innebär remitterat förslag att alla fordon äldre än från 1951 ska antas vara i originalskick och utan betydande ändringar. Det utvecklas dock inte i remissutgåvan varför detta antagande ska göras, och förtydliganden om detta behövs.

Kontroll av retardationsförmåga

Metod:

FBB:s inställning: avstyrker att retardationsmätning med mätare eller bromssträcka ska genomföras endast om det finns "tveksamheter om fordonets bromsförmåga".

- Denna förändring urholkar kontrollens effekt och kan leda till att brister i retardationsförmågan inte upptäcks. FBB förordar istället att alternativ metod alltid ska vara användning av bromssträcka eller retardationsmätning.

Borttagen alternativ metod för släp:

FBB:s inställning: avstyrker att texten tas bort.

- Förändringen gör att det saknas alternativ metod för släpvagn. FBB förordar att behålla befintlig text:

Retardationsprov får även utföras på släp om sådan teknisk kontrollutrustning finns tillgänglig som gör det möjligt att genomföra prov.

Formel för beräkning:

FBB:s inställning: avstyrker Transportstyrelsens föreslagna reglering

- FBB förordar istället att regleringsalternativ 2 genomförs, där myndigheten anger beräkningsformel.
- Motiveringen är att detta skulle innebära en mer enhetlig bedömning i branschen, jämfört med att besiktningsorganen själva ska välja fysikalisk formel för beräkning av bromssträcka och retardation.

Hastighet vid bedömning retardationsförmåga:

FBB:s inställning: tillstyrker att krav på lägsta hastighet vid retardationsprov tas bort och att flexibiliteten ökar på ett sätt som är mer förenligt med besiktningsstationernas praktiska förutsättningar.

Kraftkälla – metod

FBB:s inställning: tillstyrker det tydligare stödet för att inte genomföra mätning när bullernivån är uppenbart mycket högre än normalt.

112-baserat eCall-system

Likt myndigheten påpekar finns utmaningar vad gäller tillgång till fordonsspecifik information vilket också påverkar möjligheten att genomföra kontroll av e-callsystemen. Den nära förestående nedsläckningen av 2G- och 3G-näten kommer dessutom leda till att vissa sådana system upphör att fungera och att fordonsägarna inte har praktiska

möjligheter att avhjälpa brister (på grund av avsaknad av uppkoppling). Att identifiera vilka fordon som omfattas av kontroll av e-call är dock inte fullt så problematiskt som Transportstyrelsen gör gällande i konsekvensutredningen.

FBB:s inställning: tillstyrker de föreslagna åtgärderna i remissutgåvan och att kravet på kontroll av e-call tillfälligt tas bort, tills det finns förutsättningar att återinföra sådan kontroll.

- FBB vill samtidigt belysa att 112 e-Call fortsatt är ett viktigt system i moderna fordon, som fyller en relevant funktion för trafiksäkerheten. Därför är det viktigt att funktionen i dessa system också kontrolleras med syftet att funktionen ska kunna upprätthållas över tid.
- FBB vill också påpeka att det mot bakgrund av det ovanstående kan finnas behov av att se över registreringsbesiktningsföreskriften. Detta eftersom det är oklart hur besiktningsorganen ska agera vid registreringsbesiktning av begagnade fordon som omfattas av obligatorisk e-call.

Angående 1.3 Skydd samt 2.2. Fjädersystem – grund för bedömning

FBB:s inställning: tillstyrker förtydligandena men vill ge följande kommentarer:

- Nivån vad gäller kort fjärdingsväg är otydlig och bör definieras närmare.
- Det framgår inte om bedömning *karosseri riskerar ta i marken* enbart gäller vid planmark eller även vid normala höjdskillnader på väg så som farthinder. FBB förordar att den sistnämnda tolkningen ska gälla och att Transportstyrelsen förtydligar detta.
- Hanteringen av fordon som registreras innan ändring av TSFS 2013:63 är oklar.

Registeruppgift, ändring av fordon

Transportstyrelsen tydliggör bedömning av fordon som ska föreläggas om registreringsbesiktning genom att bedömningsgrunderna i bilaga 8 kompletteras under systemdel 9.3 i bilaga 1 och 2. FBB välkomnar förändringen i 9.3 vad avser ändringar i föreskriven utrustning. Detta ger bättre förutsättningar att förelägga ändrade fordon.

FBB:s inställning: tillstyrker ändringarna, men har två justeringsförslag:

- Den sistnämnda bedömningsgrunden *utrustning ändrad/saknas - fara för trafiksäkerheten eller miljö* föreslås av Transportstyrelsen ge bedömning (3). FBB förordar istället R + 3.
- Beskrivningen av när fordonet ska föreläggas om registreringsbesiktning bör jämte skälen ändring mot ursprungligt godkänt utförande och senare registreringsbesiktning kompletteras med eftermonteringskrav, så att meningen lyder:

”Fordonet ska föreläggas om registreringsbesiktning om det har ändrats beträffande föreskrivna områden i förhållande till ursprungligt godkänt utförande, senare registreringsbesiktning eller eftermonteringskrav.”

- Som konsekvensförändring bör Transportstyrelsen ändra formuleringarna i föreskriften som refererar till efterjusteringskrav, då detta enligt FBB inte är en korrekt översättning av direktivets ”retrofitting”. FBB är dock medvetna om att den svenska officiella översättningen av direktivet använder begreppet efterjustering, medan exempelvis den danska och tyska anger ”eftermontering”. Det finns en viss skillnad mellan begreppen justering och montering, där det förstnämnda får antas vara en betydligt mindre åtgärd i fordonet än den sistnämnda.

Siktfält och olämpligt placerad utrustning

Det är positivt att ändringar görs så att det blir enklare att anmärka mot olämpligt placerad utrustning i bilen. Däremot finns ingen tydlig definition av vad som utgör "siktfält".

FBB:s inställning: tillstyrker förändringen men förordar att Transportstyrelsen tydliggör definitionen:

- *”Förarens siktfält, det område som påverkar sikten framåt eller åt sidorna (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde)”*

LED-belysning

FBB motsätter sig beskrivningen att problemen med bländning i trafiken skulle bero på ”bristfällig kontroll” då det antyder att kontroller finns krävda men att utförandet av dessa kontroller varit bristfälligt. Däremot kan det hävdas att regelverket varit för vagt gällande vilka krav på nedvinkling, ljusbild och styrka som ska ställas vid kontrolltillfället.

FBB:s inställning: FBB välkomnar tydligare nedvinklingskrav i föreskriften. Däremot kan vi inte tillstyrka förändringen så som den nu är formulerad.

- Orsaken är att kravet inte verkar stämma överens med typgodkännandekraven. Typgodkända fordon med LED-belysning kan genom denna förändring bli bedömda hårdare än vid registrering. UNECE R48, punkt 6.2.6.1.2 alternativt 76/756/EEG punkt 4.2.6 anger nedvinklingskrav vid typgodkännande.
- Branschen efterfrågar ett förtydligande från Transportstyrelsen hur besiktningsorganen ska förhålla sig till dessa enligt kap 3 §8 i föreskriften och förordar att Transportstyrelsen ser över remissutgåvan för att säkerställa överensstämmelse med typgodkända nedvinklingskrav.

Ljusnivåreglering/strålkastar rengörare avseende "linsteknik"

Transportstyrelsen föreslår att automatisk ljusnivåreglering samt strålkastar rengörare ska bedömas för gasurladdningslampa, LED *eller* linsteknik.

FBB välkomnar förtydligandena men vill påpeka att linsbestyckade strålkastare har funnits på bilar sedan minst 80-talet, med halogen och som inte omfattas av krav på utrustning. Resultatet av förändringen kan därmed bli att besiktningsorganen behöver underkänna äldre fordon som har bytt strålkastare till en variant med lins, som då varit godkänd i över 10 år.

FBB:s inställning: tillstyrker därför förslaget, men uppmanar Transportstyrelsen att:

- Se över om ytterligare justeringar behövs med anledning av det FBB anför ovan.

Sikthjälpmedel, frontspegel

FBB välkomnar tillägget avseende kamerabaserade speglar då detta är en rimlig modernisering av föreskriften.

FBB:s inställning: tillstyrker ändringen, men föreslår vissa ytterligare tillägg för att möjliggöra en än mer relevant kontroll:

- en ytterligare feltyp införs: "funktion bristfällig" alternativt "funktion osäker" med bedömning 2x.

Konturmärkning

FBB ser positivt på att kunna anmärka på avsaknad av konturmärkning.

FBB:s inställning: tillstyrker förändringen men förordar en större flexibilitet i det fall bara delar av konturmärkning, till exempel på en sida av fordonet, saknas.

- Transportstyrelsen bör därför addera en bedömningsgrund som är: "saknas delvis/en sida" med bedömning 2x.

Amerikanska fordon

Det bör förtydligas vilka fordon som avses. FBB antar att myndigheten syftar på fordon tillverkade i USA, men detta är otydligt.

- Transportstyrelsen bör därför justera texterna för att förtydliga vad som avses med "amerikanska fordon".

4. Förslag som saknas i remissutgåvan och som borde införas

Sverige tillämpar idag EU:s lägsta tillåtna ambitionsnivå inom kontrollbesiktningen vad gäller miljökontroll. Detta påstående är inte Fordonsbesiktningsbranschens, utan kommer från IVL Svenska Miljöinstitutet och går att finna i redovisningen av Transportstyrelsens regeringsuppdrag TSG 2022-1737 om förutsättningar för skärpt miljökontroll vid kontrollbesiktning, där IVL anlitas av myndigheten för analysarbete.

Transportstyrelsen skriver i konsekvensutredningen i aktuell remiss att ”De i regeringsuppdraget beskrivna möjliga skärpningarna införs nu i förslaget. Transportstyrelsen har endast infört de kontroller som beskrivs i rapporten till regeringsuppdraget. Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.”

Detta är ett felaktigt påstående. I själva verket är det ett fåtal av de möjliga skärpningarna som föreslås införas. Sverige kommer, även efter dessa skärpningar, fortsatt tillämpa den lägsta tillåtna ambitionsnivån på flera områden.

I nämnda uppdrag (TSG 2022-1737) togs följande möjliga ändringar upp:

Förslag i TSG 2022-1737	Om förslaget	Föreslås införas i kommande föreskrift	Kommentar
<u>8.1 Kontroll av partikelantal</u>	Förslaget går ut på att införa nya metoder för att mäta antalet partiklar i fordons avgasutsläpp.	Nej	Transportstyrelsen anger i konsekvensutredningen att det pågår en revidering av direktiv 2014/45/EU och att myndigheten avser avvakta detta arbete innan ytterligare krav införs i föreskrift. Det är otydligt varför myndigheten gör denna bedömning. Transportstyrelsen hade kunnat införa partikelantalskontroll för flera år sedan om myndigheten bara hade velat. Den ytterligare fördröjning som nu sker i och med avvaktan på nytt direktiv är onödig.
<u>8.2 Kontroll av kväveoxidhalt</u>	Förslaget handlar om att mäta halten av kväveoxid.	Nej	Ett införande var inte väntat, eftersom det ännu inte finns kommersiellt mogen teknik/metoder för att åstadkomma detta.
<u>8.3 Kontroll av OBD-kod för</u>	Utökad kontroll av felindikatorlampan för att upptäcka	Ja	FBB tillstyrker förändringen.

<u>felaktig MI-lampa</u>	manipulerad indikator för fel i avgasreningssystemet.		
<u>8.4 Kontroll av felindikator för fler typer av fordon</u>	Införa motsvarande krav som gäller för personbilar, det vill säga funktionskontroll av felindikator och krav på att den inte ska vara aktiverad för tunga bilar och bilar med enbart gasdrift	Delvis. Föreslås införas för tunga fordon, men inte för gasfordon.	Det finns cirka 100 000 tunga fordon och bussar i trafik. Att göra en tydligare kontroll av dessa fordons kontrollsystem och felindikatorer är välkommet.
<u>8.5 Kontroll med hjälp av OBM</u>	En bil med OBM-system för utsläppsövervakning kan lagra utsläppsdata och ge en bild av bilens faktiska utsläpp. OBM-systemet skulle kunna möjliggöra att information från bilens egen funktion för avgasmätning används vid kontrollbesiktningen	Nej	I Transportstyrelsens rapport hänvisades till att förordningen gällande utsläppsklass Euro 7 behövde komma på plats innan ändringar kunde göras i besiktningsföreskrifterna. Förordningen om Euro 7 är i kraft sedan 2024 och tillämpas från 2026 och framåt. Ett sådant arbete borde därför kunna påbörjas av Transportstyrelsen.
<u>8.6 Kontroll av opacitet på äldre fordon.</u>	Införa kontroller vid besiktning som ökar möjligheten att upptäcka manipulerad eller icke-fungerande avgasreningssystem.	Nej	20-årsundantaget föreslås vara kvar och innebär att fordon som är äldre än 20 år inte ska genomgå opacitetsmätning utan istället ska kontrolleras okulärt. Varken 20-årsregeln, eller de generella högre gränsvärdena för nyare fordon, uppfyller kraven i direktivet.
<u>8.7 Kontroll av manipulerad avgasrening</u>	I Transportstyrelsens rapport föreslogs ändringar i linje med vad som beretts i Transportstyrelsens utredningsuppdrag TSG 2021-3376 om åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning.	Nej , de åtgärder som föreslagits inom ramen för Transportstyrelsens utredningsuppdrag om åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning införs inte.	Ändringarna innebär att om föreskriven utrustning saknas eller är ändrad, så ska besiktningsorganet förelägga om registreringsbesiktning. Dessa ändringar kan få viss effekt för möjligheten att identifiera och förelägga ändrade fordon, men ökar

			inte möjligheten att upptäcka kvalificerad manipulation. Ytterligare åtgärder i linje med vad som föreslogs i TSG 2021-3376 behöver genomföras.
<u>8.8 Miljökontroll av A-traktorer</u>	Inte föremål för aktuell föreskrift	Nej	Trots att regelverket för A-traktorer inte är föremål för denna remiss så noterar FBB att det fortsatt inte tagits initiativ för miljökontroll av dessa fordon.

Sammanfattningsvis föreslås en av åtta föreslagna ändringar från TSG 2022-1737 införas i sin helhet, och en införs delvis. Dessa förändringar är visserligen välkomna, men är relativt enkla justeringar med en begränsad (men viktig) effekt på luftkvaliteten. Därmed stämmer inte påståendet att ”de i regeringsuppdraget beskrivna möjliga skärpningarna införs nu i förslaget”. Detta påstående har också gjorts till Regeringskansliet, att döma av uttalanden därifrån. Det är olyckligt eftersom det riskerar vilseleda beslutsfattarna och skapa en uppfattning i riksdag och regering om att Transportstyrelsen arbetar för att väsentligen öka den svenska ambitionsnivån gällande miljökontroll, vilket alltså inte stämmer.

Med tanke på att Sverige skiljer ut sig i EU och konsekvent tillämpar direktivet på lägsta nivå, eller i fallet 20-årsundantaget bryter mot direktivet, bör Transportstyrelsen genomföra relevanta förändringar av de svenska föreskrifterna för att säkerställa att avgas- och miljökontrollen uppfyller sitt syfte.

4.1 Fordonsbesiktningsbranschens förslag till revideringar

1. Införande av partikelantalsmätning

Införandet av partikelantalsmätning, som EU-kommissionen rekommenderat sedan 2023 och nu kodifierar i sitt förslag till reviderat besiktningspaket, kommer av allt att döma att dröja tills genomförandet av det reviderade besiktningspaketet i Sverige. Detta lär tidigast ske 2028 eller 2029, beroende på hur snabbt EU-systemet behandlar liggande förslag och beroende på hur snabbt regering, riksdag och myndigheterna agerar för att genomföra implementeringen i Sverige. Det är inte uteslutet att införande kan komma att ske ännu senare än så.

Men det finns inga egentliga skäl att invänta EU:s process innan nya metoder införs i Sverige. Oaktat utgången av förhandlingarna kommer partikelantalsmätning med mycket stor sannolikhet ingå i kommande direktiv.

Redan i dagsläget är det tillåtet under direktivet att tillämpa denna metod, vilket Transportstyrelsen också konstaterat. Skälen för att avvakta är enligt Fordonsbesiktningsbranschen begränsade. De orsaker som Transportstyrelsen anfört är att partikelantalsmätning skulle leda till massiva underkännanden. Detta baseras dock på att den allra mest extrema underkännandefrekvensen i Belgien (fordonsår 2011) skulle gå att extrapolera till alla svenska fordon i relevanta euroklasser. Det är inte heller fastslaget att partikelantalsmätning skulle leda till att ett stort antal fordon kommer behöva reparera eller byta ut motorn. Detta argument förefaller inte ha grund i verkligheten utan verkar snarare handla om en gissning från myndighetens sida.

Det går dessutom att ifrågasätta om Transportstyrelsens farhågor ens är lämpliga. Myndigheten ska föreskriva om vilka regler som ska gälla för kontrollbesiktning. Syftet med besiktning är att säkerställa att fordon hålls till föreskrivet skick. Det åligger inte myndigheten att göra sig till ambassadör för fordonsägare som äger bilar som inte klarar gällande utsläppskrav. Det bör ligga i myndighetens intresse och uppdrag att upprätthålla en nivå på reglerna som gör att syftet med kontrollen uppnås. Att hänvisa till att myndigheten inte vill att besiktningsorganen ska kunna upptäcka fordon som inte är i föreskrivet skick, för att detta skulle kunna leda till att fordonet behöver åtgärdas, är ett ogiltigt argument i sammanhanget.

Däremot är det fastslaget att manipulation av avgasreningssystem innebär att sådana fordon ger upphov till mycket höga utsläpp och därmed med fog kan förväntas stå för en mycket hög andel av de totala partikelutsläppen. I TSG 2021-3376 görs bedömningen, baserat på europeiska studier, att förekomsten av manipulerade fordon riskerar att drastiskt öka de hälsoskadliga utsläppen i Sverige. För att komma åt dessa fordon har Transportstyrelsen konstaterat att det krävs partikelantalsmätning och att nuvarande metoder inte räcker till. Denna bedömning delas också av en rad andra bedömare, däribland EU-kommissionen som anför just detta som ett av skälen till att revidera besiktningspaketet. Bedömningen verkar dock inte delas av, eller har inte tagits hänsyn till, av de tjänstemän som skrivit fram remissutgåvan.

Eftersom det finns tungt vägande skäl att kunna identifiera fordon med manipulerad avgasreningssystem, och det i dagsläget saknas verkningsfulla metoder för att göra detta, så finns det också tungt vägande skäl att införa ändamålsenliga sådana metoder. Beredningsunderlag i form av metoder, gränsvärden, utrustning och lärdomar från implementering i andra länder finns

att tillgå. Argumentet att trots detta avvakta med införande kan inte baseras på gissningar från Transportstyrelsens sida. Därmed borde myndigheten omgående inleda arbetet med att implementera metoden i Sverige.

FBB föreslår att Transportstyrelsen reviderar remissutgåvan så att:

- Partikelantalsmätning implementeras i kontrollbesiktningsföreskriften.
- I utgångsläget bör Transportstyrelsen implementera metoden på det sätt som framgår i EU-kommissionens rekommendation (EU) 2023/688.

2. Ensa kraven i föreskriften mot direktivet så att skyltvärden återigen tillämpas vid avgasmätning

Transportstyrelsen vidhåller att direktivets generella gränsvärden fortsatt ska tillämpas vid miljökontroll. Detta trots att huvudregeln i gällande (och föreslagna) EU-direktiv är att fordonet ska underkännas om utsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren (se komponent 8.2.2.2 i direktivets bilaga 1). Enbart om dessa uppgifter inte finns att tillgå kan de generella värdena komma ifråga. FBB vill återigen påminna om att inga andra medlemsstater tillämpar generella gränsvärden som utgångspunkt för bedömningen vid avgaskontroll. Det finns ingenting som tyder på att det i Sverige skulle vara svårare att få tillgång till de fordonsspecifika värdena än i andra EU-länder. Sverige har i detta fall, likt i frågan om 20-årsundantaget från mätning, valt en närmast unik egen och icke-ambitiös väg.

En effektiv åtgärd för att i närtid säkerställa en hygienisk nivå på den svenska miljökontrollen, som i dagsläget är mer eller mindre meningslös, är att återgå till att tillämpa mätning mot de tillverkarangivna värdena. I de fall dessa inte finns att tillgå kan naturligtvis de generella värdena användas, men inte som utgångspunkt. Eftersom Transportstyrelsen tidigare tillämpat bestämmelser som anger att skyltvärdet ska vara vägledande vid bedömning av opacitetsmätning så krävs ingen djupare teknisk analys från myndighetens sida för att kunna återinföra bedömningsgrunden.

FBB föreslår att Transportstyrelsen reviderar remissutgåvan så att:

- Avgasernas röktäthet avseende opacitet vid mätning inte ska överstiga de värden som finns angivna på motorskylt.
- Direktivets generella gränsvärden utgör alternativ bedömningsgrund i de fall fordonsspecifika värden inte finns att tillgå.

3. Avskaffat undantag från opacitetsmätning

Det svenska 20-årsundantaget från mätning av avgasutsläpp kvarstår i Transportstyrelsens remissutgåva, trots att myndigheten hävdar att man genomför ändringarna i TSG-1737, där ett borttaget undantag var ett av förslagen. FBB påminner om att det inte finns stöd i direktiv EU 2014/45 för ett sådant undantag från mätning. Transportstyrelsens nuvarande, och föreslagna, föreskrift är således inte förenlig med EU-rätten. Direktivet anger i bilaga 1, komponent 8.2.2.2 angående mätning av röktäthet (opacitetsmätning) att "fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav". Annars gäller att metoden för mätning av utsläpp från avgasröret från fordon yngre än ovan beskrivet ska ske genom mätning vid fri acceleration med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt *eller* genom avläsning av OBD. Inte heller för gnisttända motorer finns något utrymme för ett generellt och rullande undantag från avgasmätning.

Direktivet ger således inget utrymme för att undanta fordon från avgasmätning genom ett rullande 20-årsundantag och Transportstyrelsen bör följaktligen i samband med nuvarande föreskriftsförändring återgå till en korrekt implementering av hur utsläppskontroll ska gå till. Huvudregeln ska alltså vara att opacitetsmätning ska utföras på fordon från 1980 och senare, men för att undvika att vissa äldre fordon tar skada av opacitetsmätning bör det finnas kvar en möjlighet för besiktningsorganen att tillämpa alternativ metod för fordonsmodeller och/eller motorfamiljer som är konstaterat skadebenägna vid opacitetsmätning.

FBB föreslår att Transportstyrelsen reviderar remissutgåvan så att:

- Fordon från 1980 och yngre ska genomgå opacitetsmätning, enligt nedanstående förslag eller liknande:

Opacitetsmätning ska inte utföras och fordonet ska underkännas om

- motorns mekaniska skick med hänsyn till motorljud, funktion hos varvtalregulatorn eller dylikt bedöms vara sådant att en mätning inte kan genomföras utan betydande risk för motorhaveri,
- motorn inte har uppnått arbetstemperatur, efter rimlig uppvärmningstid.

Opacitetsmätning ska inte utföras om

- *fordonet är av årsmodell 1979 eller äldre,*
- *fordonets godkända utförande är sådant att opacitetsmätning inte är möjlig att genomföra utan betydande risk för motorhaveri.*

Mätning ska i dessa fall ersättas av okulärkontroll av de rökbegränsande anordningarna. Detta kan då inkludera en visuell bedömning av avgaserna. Fordonet ska underkännas om funktionen hos de rökbegränsande anordningarna bedöms vara bristfällig.

4. Återinförd funktionskontroll av EOBD

Vid föreskriftsändring 2017 togs bristen ”anslutning/uppkoppling kan inte ske” bort gällande OBD. FBB menar att det är relevant att besiktningsorganen kan anmärka på denna typ av brist. OBD-utläsningen är en viktig del av kontrollen och därför bör det också återspeglas i regelverket att det är ett krav att anslutning till systemet ska kunna ske. Transportstyrelsen bör också göra en fördjupad analys gällande anmärkning mot felkoder och därefter överväga möjligheten att justera föreskriften för att utöka besiktningsorganens möjligheter att anmärka på relevanta felkoder.

FBB föreslår att Transportstyrelsen reviderar remissutgåvan så att:

- ”anslutning, uppkoppling kan inte ske” införs som en grund för bedömning, med bedömning 2.

5. Övrigt

Fordonsbesiktningsbranschen står till Transportstyrelsens förfogande för att bistå i den fortsatta beredningen av besiktningsföreskrifterna och svarar gärna på eventuella frågor med anledning av det som framförts i detta remissvar.

Vänliga hälsningar

Tord Fornander

Ordförande Fordonsbesiktningsbranschen