

SWETIC

Swedish Association for Testing
Inspection and Certification

SEKTION FORDONSBESIKTNING



BRANSCHRAPPORT 2016

Hur bilbesiktningen bidrar till trafiksäkerhet,
konsumentskydd och minskad miljöpåverkan

Innehållsförteckning

Inledning	3
Bilbesiktningen och trafiksäkerheten	4
Bilbesiktningen bidrar till trafiksäkerheten.....	4
Nystart för Nollvisionen.....	5
Besiktningintervaller	5
Bromsprov	6
Regelbunden besiktning minskar vägtrafikens miljöpåverkan	7
Bilbesiktningen bidrar till minskad miljöpåverkan.....	7
Miljöpolitik	7
Skärp utsläppsreglerna	7
Bilbesiktning ökar konsumentskyddet	9
Ökade behov av expertkontroll.....	9
Källförteckning	10
Våra medlemsföretag	11
Kontakta oss.....	11

Inledning

Varje år genomförs drygt tre och en halv miljon kontrollbesiktningar av personbilar i Sverige. Bilbesiktningen är viktig, inte bara för att den enskilda bilägaren ska ha koll på sin bil och veta att man kör säkert, utan också för trafiksäkerheten och våra ambitioner med minskad miljö- och klimatpåverkan från vägtrafiken. Dessutom beläggs ungefär 7 000 bilar årligen med körförbud för att de är så undermåliga, enligt Transportstyrelsen.

Sedan omregleringen av marknaden 2010 har antalet besiktningstationer mer än fördubblats, från cirka 190 till 444 stationer över hela landet. För konsumenterna har detta lett till en rad positiva effekter, inte minst i form av ökad tillgänglighet. Med ett större antal besiktningstationer har det blivit enklare att få en tid för besiktning som passar konsumenten. Många bilägare, inte minst de som bor i glesbygd, har dessutom fått kortare resväg till närmaste besiktningstation. Utöver ökad bekvämlighet för konsumenten innebär detta också minskad miljöpåverkan.

Enligt Transportstyrelsens årliga rapporter om fordonsbesiktningens utveckling håller besiktningarna fortsatt hög kvalitet sedan omregleringen.

Genom våra folkvalda beslutsfattare har vi bestämt en inriktning för den svenska transportpolitiken med höga ambitioner för trafiksäkerhet genom Nollvisionen, minskad miljöpåverkan och skydd för konsumenterna. Inom samtliga dessa tre områden bidrar bilbesiktningen med en betydande samhällsnytta.

I denna rapport vill Swetic – Sektion Fordonsbesiktning, de svenska bilbesiktarnas branschorganisation, beskriva hur vi kan bidra till att uppnå ambitionerna på dessa tre områden. Vi vill utgöra en dialogpartner för svenska myndigheter och beslutsfattare, för att tillsammans hitta nya lösningar och möjligheter för landets transportpolitik och lämna förslag på nya viktiga steg att ta i det arbetet.



Tord Fornander,
Ordförande för Swetic – Sektion Fordonsbesiktning

Bilbesiktningen och trafiksäkerheten



Sverige är känt över hela världen för sitt ambitiösa trafiksäkerhetsarbete. 2014 skrev tidskriften *The Economist* att Sverige har världens bästa trafiksäkerhet. Sveriges riksdag beslutade 1997 om att Nollvisionen ska gälla för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionens långsiktiga mål är att ingen ska dödas eller skadas till följd av trafikolyckor i landet.

Regeringen har också slagit fast ett mål om att antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras mellan 2007 och 2020, samt att antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel under samma tidsperiod.

Det finns en bred politisk uppslutning bakom Nollvisionen och det råder politisk samstämmighet om att tydliga och strikta regler för fordonstrafik är godtagbara om det innebär hög trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och allmän samhällsekonomisk nytta. Vi har all anledning att vara stolta över denna politik.

Varje dag rullar hundratusentals fordon av olika modeller, åldrar och standarder på de svenska vägarna.

Bilbesiktningen bidrar till trafiksäkerheten

För att säkerställa att ett fordon är i adekvat skick och har den utrustning som krävs, ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, ska bilar genomgå regelbunden kontrollbesiktning på någon av landets besiktningstationer.

Kontrollbesiktningen bidrar till att upptäcka allvarliga fel som skulle kunna vålla svåra trafikolyckor. Flera EU-länder har, liksom Sverige, tätare besiktningintervaller än minimikraven i EU:s besiktningdirektiv. Om hela Europa skulle hålla samma nivå som Sverige har idag, visar forskningen att det skulle det leda till upp emot 50 000 färre trafikolyckor på europeiska vägar och 1 140 sparade liv varje år.

Den regelbundna kontrollbesiktningen bidrar till trafiksäkerheten genom att:

- Sprida kunskap till bilförare om trafiksäkerhet.
- Kontrollera fordonets utsida, exempelvis backspeglar, reflexer och belysning.
- Säkerställa att allt är som det ska med bilbälten, ratt, förarsäte, krockkudde och varningslampor.
- Undersöka rost och skador på undersidan av bilen, samt styrsystem, kaross och bromsledningar.
- Säkerställa att hjulen sitter fast på ett korrekt sätt och är rätt monterade.
- Testa bromsarna så att de fungerar som de ska.

Genomförda besiktningar av personbilar i hela riket (källa: Transportstyrelsen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Godkända	1 807 645	1 839 712	1 865 067	2 009 065	2 071 369	2 114 389
Godkända med brister*	557 159	565 213	552 524	586 480	581 226	571 989
Uderkända**	960 174	1 091 895	1 069 517	1 095 123	1 040 299	1 001 939
Totalt	3 324 978	3 496 820	3 487 108	3 690 668	3 692 894	3 688 317

*Innebär i detta sammanhang att bilen underkänts men inte behöver genomgå efterkontroll efter att felet avhjälpits.

**Innebär i detta sammanhang att fordonet underkänts och behöver genomgå efterkontroll.

Nystart för Nollvisionen

I augusti 2016 utannonserade infrastrukturminister Anna Johansson (S) en nystart för Nollvisionen. Det innebär att arbetet intensifieras för ökad trafiksäkerhet och trygghet på vägarna. Som framgångsfaktorer för det fortsatta arbetet pekar regeringen ut ökat samarbete där innovationer och smarta lösningar ger goda effekter på trafiksäkerhet, miljö och trängsel.

Regeringen uppmärksammar också den efterfrågan som den svenska modellen hittills mött, och vilken uppmärksamhet den rönt utomlands. Det goda rykte som Sverige har på internationellt plan, och den efterfrågan på svensk expertis som detta inneburit, skapar goda möjligheter för att exportera svenska trafiksäkerhetslösningar till andra länder.

Vi välkomnar nystarten för Nollvisionen och ser fram emot en konstruktiv dialog mellan bransch, regering och myndigheter. Vi vill därför ge vår syn på hur detta arbete kan stärkas ytterligare.

Besiktningintervaller

Enligt nuvarande svenska regler ska personbilar och lätta lastbilar besiktigas första gången efter tre år, andra gången efter ytterligare två år och därefter årligen. I en utredning, som publicerades hösten 2015, föreslog Transportstyrelsen att reglerna ska ändras så att intervallerna mellan varje besiktning glesas ut. Detta skulle innebära en sänkning till EU:s miniminivå, där första kontrollbesiktningen sker vid fyra års ålder och därefter vartannat år.

Förslaget om utglesning av intervallerna har mött hård kritik från flera håll. Av de över femtio remissvar som inkommit till regeringen med anledning av Transportstyrelsens utredning, är en tydlig majoritet kritiska mot förslaget, som riskerar att försämra trafiksäkerheten på svenska vägar. Rimligheten i att glesa ut besiktningintervallerna har ifrågasatts av bland andra Trafikverket, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Motormännens Riksförbund samt Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande.

Trafikverket skriver i sitt remissvar att de ”finner en så dramatisk utglesning, som Transportstyrelsen föreslår, olämplig. Med mer avancerade bilar finns goda skäl att tro att den årliga besiktning man idag har, kommer ha ett än större värde framöver, ett värde för både trafiksäkerheten och trafikens miljöpåverkan”.

Det finns ingen anledning för Sverige att backa från våra höga trafiksäkerhetsambitioner. Ur det perspektivet finns inga fördelar med utglesningsförslaget, bara risker, och det rimmar illa med nystarten för Nollvisionen. Sverige borde istället, liksom exempelvis Tyskland, uppdatera våra föreskrifter och regelverk för att möta fordonens tekniska utveckling. Bilarna på marknaden blir i snabb takt utrustade med mer och mer avancerad teknologi, något som gör det än mer angeläget att kontrollbesiktningen hänger med i utvecklingen.

Bromsprov

En annan viktig fråga rör bromsproverna vid kontrollbesiktningen av tunga fordon. Gällande föreskrifter för bromsprov (TSFS 2015:18 och TSFS 2015:56), som trädde i kraft första januari 2016, innehåller otydligheter och onödigt stort tolkningsutrymme, men utgår också från ett perspektiv på bromsprovets syfte som inte sätter det fokus på rätts- och trafiksäkerhet som Swetic - Sektion Fordonsbesiktning menar är tillbörligt.

BESIKTNINGSBRANSCHENS FÖRSLAG FÖR ATT STÄRKA TRAFIKSÄKERHETEN

Bibehåll nuvarande besiktningintervaller

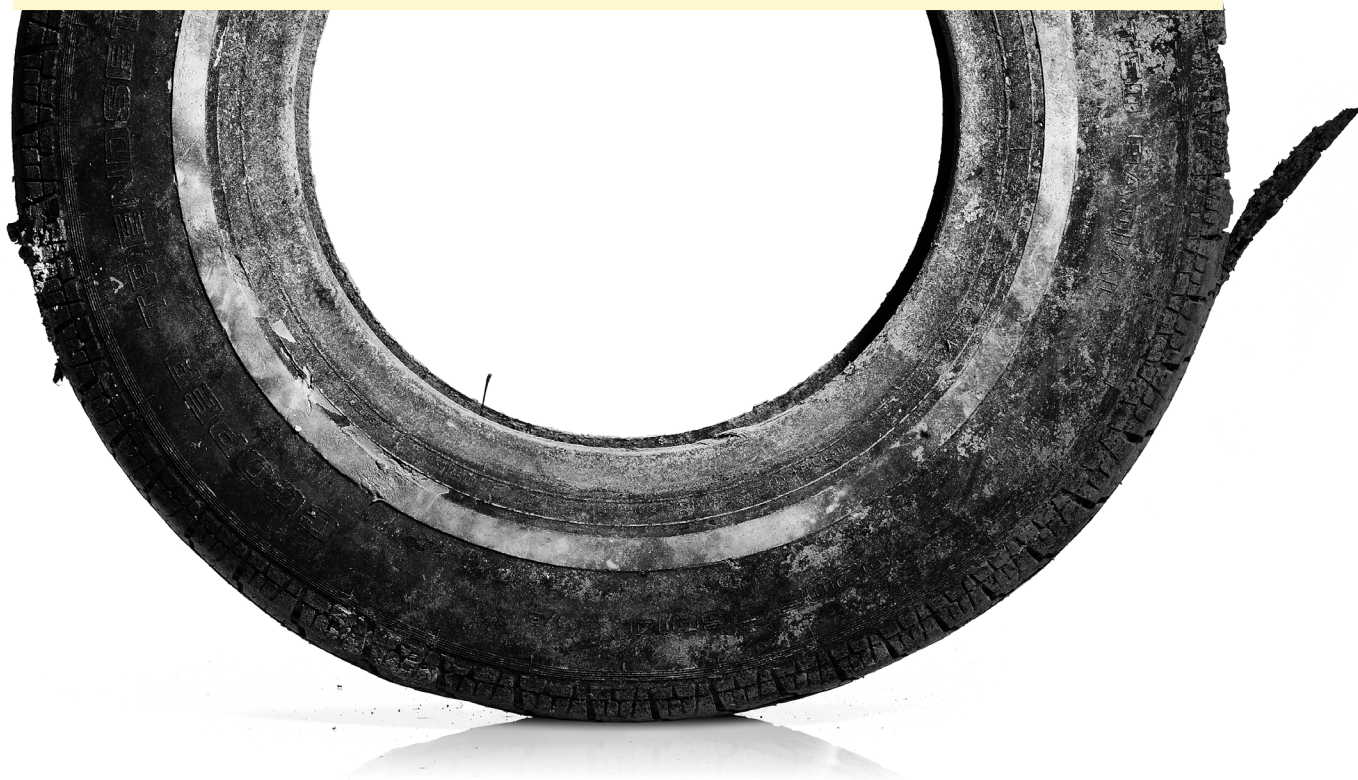
En utglesning av besiktningintervallerna kommer att leda till försämrad trafiksäkerhet, med risk för fler och allvarigare olyckor och dödsfall i trafiken. Flertalet av länderna i Europa har, liksom Sverige, tätare besiktningintervaller än minimidirektivets krav. Om hela Europa skulle hålla samma nivå som Sverige har idag, visar forskningen att det skulle leda till upp emot 50 000 färre trafikolyckor på europeiska vägar och 1 140 sparade liv varje år. Därför uppmanar vi regeringen att inte genomföra Transportstyrelsens utglesningsförslag.

Håll regelverken aktuella och uppdaterade

Sverige ska ha högt ställda, tydliga och effektiva regelverk för alla delar av kontrollbesiktningen. I takt med att bilarna blir mer och mer tekniskt avancerade, något vi ser inte minst med den framväxande marknaden för självkörande bilar, ställs också stora krav på att regelverken för kontrollbesiktningen hänger med. För bromsprov på tunga fordon ska det tydligt uttalade syftet med reglerna vara att garantera en fortsatt hög nivå av trafiksäkerhet, i enlighet med den svenska Nollvisionen. Därför vill Swetic - Sektion Fordonsbesiktning att bromsprov även fortsättningsvis ska genomföras enligt gällande praxis. Vi motsätter oss alla föreskriftsändringar, eller tolkningar av gällande föreskrifter, som skulle innebära försämringar av bromsprovets kvalitet och repeterbarhet, och därmed av trafiksäkerheten överlag.

Exportera svensk trafiksäkerhet

Det finns en stor exportpotential i den världsledande svenska trafiksäkerheten, vilket regeringen också framhåvt. Swetic - Sektion Fordonsbesiktning deltar gärna i dialog med regeringen om hur svensk bilbesiktningskompetens kan bidra i det arbetet. Rätt genomfört kan detta stärka såväl svensk konkurrenskraft som internationell trafiksäkerhet.



Regelbunden besiktning minskar vägtrafikens miljöpåverkan

Vägtrafiken står för en betydande del av den klimatpåverkan som beslutsfattare över hela världen nu försöker stoppa. Kontrollen av bilarnas utsläpp är besiktningens viktigaste insats för att minska fordonstrafikens miljöpåverkan. Om svenska bilars avgasreningssystem inte kontrolleras tillräckligt ofta är det sannolikt att utsläppen ökar.

Otillräckliga miljökontroller hotar även människors hälsa. Enligt Europeiska Miljöbyråns senaste rapport om luftkvaliteten i Europa ledde de höga nivåerna av utsläppspartiklar från bilavgaser till ungefär 432 000 förtida dödsfall på bara ett år.

Bilbesiktningen bidrar till minskad miljöpåverkan

Miljöpåverkan är, utöver trafiksäkerhet, en av de viktigaste aspekterna vid fordonsbesiktning. Genom kontroller av bland annat bilarnas motorstyrning och avgasreningssystem hjälper kontrollbesiktningen till att hålla nere miljöskadliga avgasutsläpp. 2015 underkändes drygt 200 000 personbilar i Sverige på grund av miljörelaterade fel, enligt Transportstyrelsens statistik.

Vid besiktning av exempelvis dieslbilar säkerställs att avgaserna inte innehåller för mycket sotpartiklar. På bensindrivna bilar mäts halterna av kolväten och koloxid vid tomgång, och vid en förhöjd tomgång mäts koloxidhalten och det så kallade lambdavärdet. På de flesta nyare bilar sker en OBD-kontroll, det vill säga en kontroll av bilens eget diagnossystem.

Bilbesiktningen bidrar därmed till en minskad miljöpåverkan och ökat miljökunnande bland fordonsägare.

Avgasmätningen som utförs vid en kontrollbesiktning kontrollerar att utsläppen håller sig inom de gränsvärden som Transportstyrelsen fastslagit för fordonet och dess ålder.

Miljöpolitik

I regeringens budgetproposition för 2017 pekar man ut ett mål om minskad klimatpåverkan genom ökad energieffektivitet i transportsystemet, vilket i stor grad påverkar just vägtrafiken. Man stakar också ut målsättningen att transportsektorn ska bidra till det övergripande generationsmålet för miljöpåverkan.

Trafikverket har konstaterat att de senaste årens trend med minskade utsläpp från vägtrafiken nu verkar vara bruten. Orsaken till trendbrottet är, enligt myndigheten, den ökande trafiken samt att energieffektiviseringen och ökningen av andelen förnybar energi inte sker i tillräckligt snabb takt för att kompensera för trafikökningen. Det är därmed viktigt att utsläppen från de enskilda fordonen också minskar, för att vi ska nå utsläppsmålen.

Vi i den svenska fordonsbesiktningensbranschen vill bidra i detta arbete. Sverige har alla förutsättningar att ta på sig ledartröjan i arbetet för minskad miljö- och klimatpåverkan från vägtrafiken och peka ut riktningen för resten av Europa. Det enda som krävs är mod och handlingskraft från svenska beslutsfattare.

Skärp utsläppsreglerna

De gränsvärden som Transportstyrelsen bestämt baseras i sin tur på direktiv och regelverk på EU-nivå. EU:s gränsvärden för utsläpp har kritiserats för att vara för generösa. Den icke-vinstdrivande internationella kommittén för bilbesiktning, CITA, har i två studier bland annat undersökt EU:s gällande gränsvärden för utsläpp samt förutsättningarna för hur de regelbundna fordonsbesiktningarna kan utöka sina kontrollmekanismer för att minska bilars miljöpåverkan.



I den första så kallade Sustainable Emissions Tests-studien, som presenterades hösten 2015, visar CITA att dagens miljökontroller vid fordonsbesiktningar inte är tillräckliga för att hålla nere vägtrafikens utsläpp. CITA vill därför skärpa gränsvärdena för utsläpp av koloxid (bensinfordon) och partiklar (dieselfordon), vilket skulle göra det möjligt att underkänna de fordon som är behäftade med allvarliga fel i motorstyrning eller avgasrening.

SET-studien visade också att miljökontrollerna vid de regelbundna fordonsbesiktningarna bör innefatta både OBD-mätning, som görs elektroniskt, samt kontroll av bilens avgasreningssystem. Enligt EU-direktivet räcker det med om en av dessa metoder används.

Swetic – Sektion Fordonsbesiktning står bakom CITA:s förslag. Svenska beslutsfattare bör dels förverkliga dessa förslag inom våra nationsgränser, dels driva frågorna på EU-nivå för att resten av Europa ska följa efter.

BESIKTNINGSBRANSCHENS FÖRSLAG FÖR ATT MINSKA MILJÖ- OCH KLIMATPÅVERKAN

Ta ledartröjan i miljöarbetet

För att verkligen leva upp till de transportpolitiska målen om minskad miljöpåverkan bör Sverige följa CITA:s rekommendationer och skärpa gränsvärdena för utsläpp av koloxid och partiklar.

Skärp föreskrifterna för miljökontroller

De svenska föreskrifterna för fordonsbesiktning bör revideras, så att miljökontrollerna av lätta fordon innefattar såväl elektronisk OBD-mätning som kontroll av avgasreningssystem.

Bilbesiktning ökar konsumentskyddet

I takt med att bilarna blir allt mer avancerade, blir det allt svårare för den enskilda bilföraren att upptäcka fel på sitt fordon. Behovet av en oberoende expertkontroll i form av en besiktning har aldrig varit större.

Under 2015 bytte mer än 1,5 miljoner bilar ägare. De allra flesta av dessa, nästan 1,2 miljoner bilar, var begagnade. Den stora majoriteten av dessa ägarbyten sker mellan privatpersoner. Vid sådana köp gäller att fordonet säljs i befintligt skick. Det innebär ofta att köparens ställning är ganska svag. Att bilen "säljs i befintligt skick" innebär inte att säljaren frångår sig allt ansvar. Enligt Köplagen anses bilen ändå felaktig om:

- den inte stämmer överens med uppgifter som säljaren lämnat, exempelvis egenskaper som antisladdsystem
- säljaren undvikit att berätta något väsentligt om bilen som säljaren borde känt till, exempelvis dolt en allvarlig skada
- bilen är i väsentligt sämre skick än köparen kunnat förutsätta

I alla andra situationer står dock köparen i praktiken utan skydd. Om bilen visar sig ha fel som köparen hade kunnat upptäcka, har vederbörande inte rätt att häva köpet och få pengarna tillbaka.

För konsumenterna är bilbesiktningen en garanti för att fordon de äger, eller planerar att köpa, är säkra, fria från fel och i överensstämmelse med säljarens beskrivning. Konsumentskyddet är således en av bilbesiktningens branschens främsta uppgifter.

Ökade behov av expertkontroll

Statistiken visar att det handlar om ett verkligt behov. Varje år besiktas strax under fyra miljoner fordon. Under 2015 underkände Bilprovningen nästan vartannat fordon. Vart tredje behövde dessutom återkomma för efterkontroll, främst till följd av anmärkningar mot bromssystemet. Över hundra tusen fordon får dessutom anmärkningar på avgassystemet för att de släpper ut för höga halter miljöstörande partiklar. Detta med nuvarande besiktningintervall. Den utglesning av besiktningintervallen som just nu diskuteras, och som skulle innebära att begagnade bilar skulle besiktigas mer sällan än idag, skulle därför vara ett hårt slag mot konsumentssäkerheten.

BESIKTNINGSBRANSCHENS FÖRSLAG FÖR ATT VÄRNA SVENSKA KONSUMENTER

Värna täta intervaller för den regelbundna fordonsbesiktningen

Begagnatmarknaden för svenska bilar innefattar såväl nyare som äldre modeller, med allt ifrån före detta leasade tjänstefordon till äldre veteranbilar. En utglesning av besiktningintervallerna, enligt Transportstyrelsens förslag, skulle göra det svårare för bilköparen att säkerställa att fordonet inte är belastat med allvarliga fel.

Inför krav på besiktning vid ägarbyte

För att säkerställa ett ordentligt skydd för konsumenterna bör kontrollbesiktning göras obligatoriskt varje gång en begagnad bil byter ägare. På så sätt kan tidigare ej upptäckta fel, likväl som medvetet fusk, upptäckas innan köpet genomförs.

Källförteckning

Statistik för kontrollbesiktning av personbilar 2015, Transportstyrelsen (2016)

<http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/nyhetsarkiv/vag/riket-2015.pdf>

PM om den svenska fordonsbesiktningsmarknaden maj till och med augusti 2016, Transportstyrelsen (2016)

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/fordon/besiktning/pm-om-fordonsbesiktningsmarknaden-maj-till-och-med-augusti-2016.pdf>

AUTOFORE - Study on the future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union, CITA (2007)

http://citainsp.org/wp-content/uploads/2016/01/Autofore_Final_report_without_links.pdf

Air Quality in Europe – 2015 report, Europeiska Miljöbyrån (2015)

<http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>

Klimatbarometern, Trafikverket

<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/miljo-och-halsa/klimat/klimatbarometer/>

Statistik om försäljning av begagnade bilar under 2015, KVD Bilpriser

<http://www.mynewsdesk.com/se/kvd/news/fler-aen-1-1-miljoner-begagnade-bilar-saaldes-under-2015-146238>

Regeringens budgetproposition för 2017 "Samhällsbygget - ansvar för Sverige"

CITA-seminarium i Stockholm "Höj ribban-är dagens miljökontroll av fordon tillräcklig?" 16 september 2016

Polismyndighetens remissvar till Transportstyrelsens utredningsuppdrag "Införlivande av besiktningspaketet" (Dnr: A496.333/2015)

Naturvårdsverkets yttrande över remiss av utredning om införlivandet av EU:s besiktningspaket (Ärendenr: NV-07976-15)

Trafikverkets remissvar gällande Utredning om införlivande av EU:s besiktningspaket (Ärendenr: TRV 2015/101751)

Motormännens Riksförbunds remissvar gällande "Besiktningspaketet"

Nationalförbundet för Trafiksäkerhetens Främjandes svar på remiss för TSG 2015-1382: Införlivande av "besiktningspaketet"

Våra medlemsföretag



KONTAKTA OSS

Swetic – Sektion Fordonsbesiktning
c/o TEBAB
Teknikföretagens Branschgrupper AB
Storgatan 5, Box 5510, 114 85 Stockholm

swetic@tebab.com
www.swetic.org

Tord Fornander (ordförande)
Jessica Paulin (branschansvarig)
Tel vx.

010-804 99 70
08-782 08 65
08-782 08 50