

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

## **Angående remiss av EU-kommissionens förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet; förslag om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen samt förslag till nytt direktiv om fordons registreringsbevis**

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

Mobility Sweden tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till reviderat besiktningspaket. Vi har i arbetet speciellt fokuserat på förslaget till reviderat besiktningsdirektiv (2014/45/EU) med tillhörande bilaga och lämnar i det följande våra synpunkter och kommentarer.

### **Generella synpunkter**

#### *Kontrollbesiktningsdirektivet*

Mobility Swedens uppfattning är att Sverige har en väl fungerande kontrollbesiktning som under drygt 60 år har bidragit till ökad trafiksäkerhet genom återkommande kontroller av fordon i trafik. Vår uppfattning är även att marknadsöppningen 2010 har fungerat väl i Sverige och att detta är något att beakta i de fortsatta diskussionerna kring besiktningspaketets slutliga utformning, inte minst då det ska införas i nationell rätt. Det är viktigt att vår nationella tillämpning även fortsättningsvis möjliggör den historiskt väl fungerande kontrollbesiktningen.

Mobility Sweden ser ett stort värde i att kontrollbesiktningen håller jämna steg med den snabba teknikutveckling som sker inom fordonsindustrin. Vi välkomnar också en ökad harmonisering av reglerna för kontrollbesiktning och vägkantskontroller inom EU. Detta kan förväntas bidra till ökad trafiksäkerhet generellt liksom till en bättre fungerande konkurrens för vägtransporter på den inre marknaden.

Mot bakgrund av hur det nuvarande besiktningspaketet är infört i nationell rätt är Mobility Swedens uppfattning att ramarna för det reviderade kontrollbesiktningsdirektivet inte bör innebära några dramatiska förändringar för svensk del. Vår uppfattning är att Sverige ligger i

framkant när det gäller kontrollbesiktning av fordon och att föreslagna skärpningar i kontrollbesiktningsdirektivet är hanterbara. Däremot finns anledning att fundera över omfattning och utformning av bilagans föreslagna kontrollpunkter, vilket vi utvecklar separat i senare avsnitt.

#### *Direktivet om vägkantskontroller*

Mobility Sweden bedömer att föreslagna förändringar av direktivet för vägkantskontroller kan bli en utmaning för polismyndigheten. Förslaget att vägkantskontroller även ska omfatta lätta lastbilar anser vi i grunden vara bra. Man bör dock beakta att det i Sverige finns cirka 618 000 lätta lastbilar i trafik ("Fordon 2024", Trafikanalys). Om två procent av dessa ska kontrolleras årligen genom flygande inspektion innebär det drygt 1000 vägkantskontroller ytterligare per månad, vid sidan av de kontroller som redan görs. Till detta föreslås även krav på vägkantsmätningar av luftförorenande utsläpp och buller. Vår bedömning är att polismyndigheten behöver tillföras ytterligare resurser i form av personal och utrustning om dessa förslag till förändringar blir verklighet.

#### *Direktivet om fordons registreringsbevis*

Mobility Sweden har inte några specifika synpunkter på förslaget till nytt direktiv om fordons registreringsbevis. Vi konstaterar att förslagen syftar till att skapa tidsenliga och effektiva metoder för utfärdande av registreringsbevis liksom för insamling, sammanställning och utbyte av registreringsdata. Vi bedömer att Transportstyrelsen kommer behöva ytterligare resurser i form av pengar och personal för att utforma det IT-stöd som krävs för att kunna leverera de lösningar som föreslås.

#### *Kostnader och samhällsnytta*

Sammantaget anser Mobility Sweden att revideringen av besiktningspaketet är relevant då den syftar till att uppdatera och ytterligare harmonisera den gemensamma regleringen inom EU, i takt med tiden. Förslagen är givetvis kostnadsdrivande och som regeringen konstaterar i sin faktapromemoria (2025-05-20) är det därför centralt att förslagets kostnader står i proportion till samhällsnyttan. Av samma promemoria framgår att regeringen anser att Sverige bör verka för att kostnaderna begränsas både vad gäller EU-budgeten och statsbudgeten. Detta är något Mobility Sweden välkomnar.

Samtidigt är vår uppfattning att förslaget faktiskt kommer att innebära ökade kostnader för statsbudgeten. Mobility Sweden anser dock till skillnad från regeringen att det inte vore lämpligt att finansiera dessa genom omprioriteringar inom berörda anslag.

Besiktningspaketet är ett viktigt verktyg för att upprätthålla god trafiksäkerhet och en välfungerande konkurrens, till gagn för hela samhället. Regelverket bidrar dessutom till att sänka statens kostnader inom andra utgiftsområden varför Mobility Sweden ser det som uteslutet att ensidigt låta fordonsindustrin och fordonsägarna att bära förväntade kostnadsökningar.

### **Synpunkter på förslag till ändringar i kontrollbesiktningsdirektivets bilaga**

#### *4.14 Högvoltssystem*

Diskussioner har under flera år förts om behovet av att anpassa kontrollbesiktningen till det snabbt ökande antalet elfordon. I början av 2024 tog Mobility Sweden del av ett tidigare förslag till nya kontrollpunkter avseende högvoltssystem, att införas i det reviderade kontrollbesiktningsdirektivets bilaga. De kontrollpunkter och metoder som nu föreslås bedömer Mobility Sweden till övervägande del överensstämmande med tidigare förslag. Vi anser att avsnittets föreslagna kontrollpunkter är rimliga och relevanta. En intern diskussion har dock förts kring kontroll av laddkabel (punkt 4.14.4.6). Då det inte finns något lagkrav på att medföra laddkabel i fordonet vid färd, bedömer vi att kontrollpunkten kan bli svår att utföra. Vi ser heller inte något behov av att reglera att laddkabel ska medföras vid färd. Det finns många skäl till varför en fordonsägare kan välja att inte medföra laddkabel vid färd och det

finns inte något motsvarande krav på att en ägare av ett fordon med förbränningsmotor måste medföra reservdunk vid färd.

### *8.2 Avgasutsläpp*

I samband med Transportstyrelsens regeringsuppdrag 2022 om att analysera förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning deltog Mobility Sweden i ett möte med Transportstyrelsen och IVL i oktober 2022. Mobility Swedens uppfattning i fråga om miljökontroller vid fordonsbesiktning är idag densamma som 2022 och ger en bra sammanfattning av vår syn på skärpta avgaskrav, utan att behöva gå in på specifika gränsvärden.

Vid kontrollbesiktning anser Mobility Sweden att det är viktigt att kontrollera att typgodkännandekraven för utsläppsbegränsande utrustning uppfyller hållbarhetskraven enligt emissionslagstiftningen. Fordonstillverkarna lägger mycket stor vikt vid att uppfylla typgodkännandekraven liksom att bidra till att det enkelt går att kontrollera att den utsläppsbegränsande utrustningen håller under fastställt antal år/körda km.

Vidare anser Mobility Sweden att kontrollbesiktningen är ett mycket viktigt verktyg för att fånga upp bilar med manipulerad mjuk- och/eller hårdvara som påverkar de luftförorenande utsläppen negativt. I det avseendet anser vi att tunga fordon är av speciellt intresse eftersom denna typ av manipulering kan orsaka förhållandevis stora utsläpp och samtidigt påverka konkurrensen till fördel för oseriösa aktörer inom transportnäringen.

Gränsvärden för partiklar och NOx bör sättas så pass högt att man med säkerhet kan fånga upp de fordon som är direkt defekta eller manipulerade och samtidigt minska risken för att äldre fordon som vare sig är defekta eller manipulerade blir underkända. Vår uppfattning är således att kontrollbesiktningen ska säkerställa att fordon är trafiksäkra och inte har defekta eller manipulerade funktioner.

Däremot anser Mobility Sweden att kontrollbesiktning är ett relativt trubbigt och dyrt verktyg om avsikten är att förbättra luftkvaliteten generellt. Utsläpp av partiklar, NOx och kolväten är i första hand ett problem för luftkvaliteten i tätbebyggda områden, medan kontrollbesiktning omfattar alla fordon oavsett var de huvudsakligen används. I tätbebyggda områden med mycket trafik kan man enkelt förbättra luftkvaliteten genom införande av t.ex. miljözoner, dubbdäcksförbud, trafikomläggningar och skärpta krav vid offentliga upphandlingar. Naturvårdsverket konstaterar t.ex. i sin rapport "Air and environment 2023" att fordonstrafik står för 47 procent av Sveriges utsläpp av PM10. Av dessa utsläpp är dock endast 6 procent relaterade till avgaser. Resten är partiklar från slitage av vägar, däck och bromsar.

Med detta sagt anser Mobility Sweden att förslaget till skärpta krav enligt kontrollbesiktningsdirektivets bilaga, punkt 8.2, noga bör övervägas med hänsyn till dess kostnader i förhållande till samhällsnyttan.

### *10 Elektroniska säkerhetssystem*

Till det helt nya avsnittet 10 "elektroniska säkerhetssystem" noterar Mobility Sweden att man flyttat ett antal redan befintliga kontrollpunkter av funktioner som naturligt faller under det nya avsnittet (ex. ABS-bromsar, krockkuddar, bältessträckare m.m.). Här återfinns även kontroller av funktioner som följer av GSR-kraven (General Safety Regulation) men även olika typer av avancerade förarstöd och delvis automatiserade funktioner.

Det nya avsnittet bör således betraktas som en delvis nödvändig uppdatering av kontrollpunkterna mot bakgrund av de många nya funktioner som tillkommit i moderna fordon. Mobility Sweden vänder sig i sak inte mot föreslagna kontroller. Däremot är det viktigt att undvika dubbelreglering med hänsyn till t.ex. UNECE R 155 (cybersäkerhet) och UNECE R156 (system för hantering av mjukvaruuppdateringar) vilken typgodkännandeförordningen

2018/858 redan hänvisar till. Det är också viktigt att vara överens om en tydlig fördelning av ansvar och kostnader för att kontrollerna ska bli möjliga att genomföra.

Medan många av de "traditionella" kontrollerna i bilagans övriga avsnitt (ex. bromsar, styrning, sikt, axlar m.m.) går att utföra genom visuell kontroll, kräver flertalet av kontrollpunkterna i avsnitt 10 tillgång till ett elektroniskt gränssnitt. För att detta gränssnitt ska fungera krävs även att besiktningsföretagen får tillgång till de OBD-koder som behöver kunna läsas av för att genomföra kontrollen. Här riskerar det bli problematiskt då det stora antalet OBD-koder fortfarande är tillverkarspecifika. Det är i sammanhanget därför viktigt att notera följande:

All data som en fordonstillverkare kan hämta ur ett fordon går i teorin att kontrollera. Teoretiskt sett finns det inga gränser för hur omfattande en kontrollbesiktning kan bli. Fordonstillverkarna ansvarar för att de fordon som tillverkas uppfyller gällande typgodkännandekrav, men dessa krav ska inte sammanblandas med kontrollpunkterna vid besiktning. Tillgång till teknisk information som krävs för kontrollbesiktning regleras i förordning 2019/621/EU. Behövs ytterligare tillgång till data, för att möjliggöra föreslagna kontrollpunkter i avsnitt 10, är detta något som tillför en extra kostnad – som enligt Mobility Sweden inte ska belasta fordonstillverkarna. Tillgång till fordonsdata har ett pris och på samma sätt som när det gäller avgaskraven, liksom besiktningspaketet som helhet, måste priset synliggöras, beaktas och avvägas i förhållande till samhällsnyttan.

#### *10.48 eCall*

Mobility Sweden anser att det är av stor betydelse att man i det kommande kontrollbesiktningsdirektivet beaktar och tar lärdom av de problem som identifierats vid kontroll av eCall, i konsekvens med den bristfälliga förordningen (EU) 2015/758. Genom regleringen har hundratusentals lätta fordon inom EU kommit att utrustas med eCall över 2G/3G; en funktion som nu successivt upphör att fungera i takt med att de gamla mobilnäten stängs ned. Genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/1180 införs krav på den nya generationens eCall över 4G/5G med start fr.o.m. 1 januari 2026. I den befintliga fordonsflottan inom EU kommer det dock under många år framöver finnas ett stort antal fordon vars eCall-funktion bygger på en teknik som inte längre finns kvar. Det är därför viktigt att kommissionen säkerställer att dessa fordon inte riskerar att drabbas av problem vid framtida kontrollbesiktningar.

Stockholm den 11 augusti 2025

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Senior rådgivare, regulatoriska frågor  
Mobility Sweden