



Vällingby 2016-12-09

## Opus Bilprovning AB:s remissvar på "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning" dnr. TSF 2016:64

### Inledning

Opus Group är idag en av de ledande aktörerna på fordonsbesiktningens marknad och besiktade under 2015 drygt 30 miljoner fordon runt om i världen. Opus Bilprovning ingår i Opus Group som är noterat på Nasdaq OMX (Stockholmsbörsen).

### Övergripande bedömning

Opus Bilprovning instämmer med SWETIC- Sektion Fordonsbesiktningens remissvar på samtliga punkter som bolaget även aktivt har deltagit i framtagande av, men vill därutöver lämna följande synpunkter för att emfasera de effekter som Opus Bilprovning ser att förslaget totalt renderar i;

### Opus Bilprovningens synpunkter;

#### Samhällskostnader

Luftföroreningarna i Sverige bidrar till runt 5 500<sup>1)</sup> förtida dödsfall per år och medför stora samhällsekonomiska kostnader. Miljömålsberedningen har överlämnat sitt betänkande till regeringen och i det föreslås flera nya mål för klimat- och luftpolitiken. I ett tidigare delbetänkande från februari föreslogs ett nytt klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag.

Ett av de nya klimatmålen som föreslås är att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till senast år 2030 jämfört med 2010 års nivå. Tidigare har det inte funnits något siffersett utsläppsmål för transportsektorn. Miljömålsberedningen föreslår en strategi för en samlad och långsiktig klimatpolitik. Strategin berör bland annat transporter, arbetsmaskiner, industri, bostäder, jordbruk och skogsbruk. Sveriges ambition att vara ett föregångsland i klimatomställningen bör vara ett övergripande mål för närings- och innovationspolitiken. – Opus Bilprovning finner att de förändringar som remissförslaget anger på miljöområdet går stick i stäv med nuvarande och föreslagna mål som myndigheten bör vara drivande till att uppfylla.

1) <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/06/forslag-till-nya-mal-och-atgarder-for-klimat--och-luftpolitiken/>



## Skärpta gränsvärden – inte urvattning!

Remissförslaget leder utvecklingen i Sverige åt felaktigt håll då gränsvärden för underkännande/godkännande av fordon vid utsläppskontroll höjs eller helt tas bort. Många gränsvärden är i än större utsträckning än nu gällande föreskrift generaliserad till stora grupper av fordon, oavsett ålder, konstruktion eller utrustning i fordonen och med kraftiga lättnader vilket minskar relevansen till det aktuella fordonet.

En anpassning och relevant skärpning av gränsvärden, inklusive omfattning, som till större del harmoniserar med de krav som ställdes när fordonet var nyproducerat skulle ge en påtaglig klimateffekt samt även indirekt bidra till målet om ett fossilfritt Sverige. Förslaget är format att gå rakt emot den positiva klimateffekten som kan åstadkommas med förhållandevis enkla medel. Effekten blir uppenbar med det faktum att underkännandefrekvens är lägre i Sverige för nyare fordon än för 20 år sedan, då nyare fordon fortfarande kan passera med exempelvis en defekt avgasrening och släppa ut många gånger högre halter av skadliga gaser än vad som krävdes för att få sätta fordonet på marknaden. Genom att införa ytterligare lättnader av gränsvärden under fordonets brukandetid medverkar Sverige aktivt till att begränsa de positiva effekter på klimatet som kan uppnås med tuffare krav på nya fordon. Utsläppsgränserna har inte anpassats alls i den utsträckning som kan förväntas till de betydande framsteg inom motor- och avgasreningsteknik som de facto har gjorts.

Den omfattande studie<sup>2)</sup> som CITA genomfört i ämnet, bland annat med stöd av Opus Bilprovning, belyser i klartext betydelsen inklusive miljö- och samhällsvinsterna med relevanta gränsvärden och kontrollmetoder. Studien (SET - Sustainable Emission Test) innehåller även faktiska förslag på gränsvärden som är förankrade i omfattande fälttester i ett flertal länder i Europa och som betydande instanser i Sverige även erkänt som högst relevanta.

De viktigaste slutsatserna som CITA inkl. Opus Bilprovning har dragit av denna studie är:

- OBD och avgasutsläppskontroll kan inte ersätta, endast komplettera varandra
- Periodisk besiktning kan förbättras med mer adekvata gränsvärden för nyare och renare fordon (Euro 5/V och Euro 6/VI fordon)
- Genom att förbättra kontrollen av förorenande utsläpp i Europa i enlighet med projektets definitioner ger en fördel med mellan 7 och 12 gånger högre jämfört med kostnaden.

Vi kan därför konstatera att syftet med kraven på minskade utsläpp som ställs på fordonstillverkare inte uppnås över tid eller får verklig konsekvens på vägarna om de inte följs upp med för fordonet relevanta gränsvärden och kontrollmetoder!

2) <http://citainsp.org/studies/4259-2/>

## Fortsatt föråldrat regelverk

De kontrollbesiktningar som för närvarande utförs på fordon i Sverige är i många aspekter likartade de som infördes när Bilprovningen bildades i mitten av 1960-talet. Kärnprocessen innehåller grundläggande funktioner som synligt observeras av besiktningsteknikern och sedan manuellt skrivs in på protokollet. I själva verket, nästan varje kontrollpunkt bygger på inspektörens visuella bedömning, men moderna fordon är inte konstruerade för den typen av kontroll inom alla områden.



En bil idag har en betydande andel komponenter där rätt mjukvaruversion för styrenheter har större betydelse för en säker funktion än vad som kan visuellt konstateras.

Kontroll via OBD (On-Board Diagnostic), vilket är utläsning av felkoder i avgasrenande system på nyare fordon, är i princip den enda anpassning av regelverket som gjorts för att följa den teknikutveckling som skett och sker inom fordonsindustrin och som man nu till viss del förringar. OBD kan användas till betydligt fler kontrollområden, som vilken annan del av kontrollbesiktningen, men framförallt kontroll av de system som moderna fordon, tunga som lätta, är utrustade med och som svårigen kan kontrolleras tillförlitligt med dagens metoder. Funktionen hos elektroniska system är till stor del integrerade i den dynamiska säkerheten hos ett fordon vilket gör kontrollen än mer relevant att utöka och inte begränsa. För att säkerställa en relevant och funktionell besiktningssmodell som gagnar trafiksäkerheten och miljön samt kan bidra till de mål som Sverige har åtagit sig att uppnå måste stat och myndighet kontinuerligt följa och anpassa sitt regelverk i samma takt som utvecklingen sker på fordonsmarknaden. I annat fall riskerar den kravskärpning som konsumenterna, fordonstillverkare och myndigheter eftersträvar att stanna i teorin, vilket det tyvärr finns aktuella exempel på inom fordonsbranschen globalt.

Frånvaro av tät och kontinuerlig utvecklingsanpassning av regelverket i samråd med berörda parter kan även leda till en inadekvat kontroll som försätter fordonsägare och myndigheter i en skev verklighetsbild, vilket sannerligen inte gynnar trafiksäkerhet, miljö eller förtroendet för myndighetsutövningen.

## Utveckling inom fordonsteknik - elektroniskt styrda säkerhetssystem (ECSS)

Investeringar i ny teknik som behövs för att svara på den snabbt föränderliga tekniken i moderna fordon begränsas av myndigheternas och fordonsägarnas intresse. Då det rör sig om komplexa system kan det inte förväntas att fordonsägaren ska ha sakkunskap för att efterfråga en opartisk kontroll av systemen och funktionerna, där måste samhället ta sitt ansvar att värna om trafiksäkerhet och miljö genom att säkerställa och upprätthålla den utvecklingskurva som fordonsägaren förväntar sig. Redan många av innovationerna inom aktiv och passiv säkerhet kontrolleras inte med dagens regelverk. I dagens nya fordonsgenerationer innehåller upp till 100 datorprocessorer i en enda bil. Många av dessa processorer styr aktiva och passiva säkerhetsfunktioner för förare och passagerare samt fotgängare. Det är fullt möjligt för ett fordon att i dag passerar den nuvarande svenska kontrollbesiktning med säkerhetsrelaterade fel, som kan detekteras via moderna elektroniska skanningsenheter.

Tekniken finns redan och behovet av opartiska kontroller kommer att öka i takt med att fordonen utvecklas, då dessa system är i det närmaste omöjliga för den enskilda fordonsägaren att kontrollera, än mindre avgöra dess inverkan på fordonets och trafikanternas säkerhet, men lika fullt helt avgörande för att fordonet ska vara trafiksäkert och klara korrekta miljökrav.



Genomförandet av dessa nya kontrollpunkter kräver insatser som måste spurras av statliga regleringar och en modern besiktningsmarknad.

De typer av elektroniska kontroller som redan idag kan genomföras via lagstiftning och en sund besiktningsmarknad inkluderar: ABS (Automatic Brake System), AEBS (Automatic Emergency Braking System), SRS (krockkuddar, bältessträckare), ESP (stabiliseringssystem) och många, många fler.

Behovet har kartlagts i studien ECSS<sup>3)</sup>. ECSS var ett 1-årigt projekt som genomfördes av ett konsortium av tolv organisationer som leddes av CITA och finansieras med Europeiska kommissionens DG för transport och rörlighet (DG MOVE).

Den svenska fordonsparken har trots sin ålder ett stort antal fordon som är utrustade med ett eller flera av dessa säkerhetssystem där fordonsägaren helt eller delvis förlitar sig på aktiva säkerhetssystem i bilen vid körning. Sannolikt sker det undermedvetet och inte något man aktivt nyttjar. Detta ställer krav på den reglerade fordonskontrollen att omfatta och på ett relevant sätt försäkra fordonsägaren om funktionssäkerhet om de behöver nyttjas för att undvika en olycka.

Fordonsindustrin genomgår en enorm utveckling i autonom körning och förarstöd teknik. Många fordon innehåller redan en första nivå av autonoma köregenskaper såsom adaptiv farthållare (ACC) och automatisk nödbromsning (AEBS). De första fordon som uppfyller en högre nivå av autonomi, såsom automatisk fil centrerings och filbytesstöd är redan till försäljning i år. Det är dock endast klokt att anamma dessa nya fordonssystem om deras funktionalitet inspekteras och kontrolleras vid den återkommande kontrollbesiktningen. En genomgång av funktionaliteten hos nya elektroniska fordonssystem kan inte längre ignoreras i Sveriges besiktningsreglering.

Tyskland har redan infört regler för att inkludera en kontroll av sådana elektroniskt styrda säkerhetssystem, detta från 1 juli 2015.

Sverige som gärna vill profilera sig som ett föregångsland har inte visat några tydliga ambitioner att hålla jämna steg med utvecklingen inom Europa. Idag finns ett mörkertal om hur många fordon finns på de svenska vägarna med bristande säkerhetssystem då det inte finns en reglerad och opartisk kontroll. När det uppstår funktionsstörningar i dessa system finns det normalt endast varningssystem medelst indikator. Med erfarenhet av andra varningsindikatorer är det vår uppfattning att dessa är utsatta för manipulation i varierande grad och omfattning vilket kan invägga fordonsägaren i falsk trygghet och utsätta sig och andra trafikanter för onödiga risker.

Att ignorera funktionaliteten hos exempelvis ECSS i fordon kommer utan tvekan att leda till högre olycksfrekvens följt av ökade samhällskostnader och miljöpåverkande konsekvenser förutom det mänskliga traumat. Systemen är mer och mer inbyggda i nyare fordonsgenerationer och fordonsförare kommer att förlita sig på sådana funktioner. Sverige bör följa utvecklingen i exempelvis Tyskland och genomföra liknande bestämmelser inom en snar framtid.

1) <http://citainsp.org/studies/4267-2/>



## Är Miljömålen fortfarande intressanta för Transportstyrelsen och Sverige?

Sverige bör ta ledningen och utveckla nya kontrollbestämmelser som omfattar dessa viktiga miljö- och säkerhetssystem. Genom att ignorera utvecklade system och relevanta utsläppsgränser vid återkommande opartisk kontroll reduceras trovärdigheten vid kontrollbesiktning, vad gäller brister hos nyare fordon. Remissförslaget motarbetar vissa av målen då de system som numer finns i moderna fordon inte kontrolleras effektivt, och heller inte kan anses som ersättare för andra kontroller, samt kombineras med lättnader i utsläppsgränser. Omfattningen av kontrollen blir längre från verkligheten för var innovation som sker på fordonsområdet om inte Sverige tar sitt ansvar nu.

Att utveckla kraven i takt med fordonens utveckling och en modernisering av besiktningprocessen inklusive godkännandekriterier, är viktiga steg i att hålla Sveriges mål och åtaganden levande, vilket bör vara viktigt för alla myndigheter i Sverige. Om Sverige antar remissförslaget kommer det att åsamka betydande skador på Sveriges anseende i fordonsrelaterade miljö-/klimatfrågor och Sveriges ställning som ledande inom trafiksäkerhet och miljöansvar hotas betänkligt.

### Underskrifter:

Per Rosén  
VD

Tord Fornander  
vVD

Thomas Nilsson  
Kvalitets & Miljöchef,



**OPUS**  
**BILPROVNING**