



Fordonsbesiktningen i Sverige

Årsrapport 2026

FBB

Fordonsbesiktningensbranschen

Innehållsförteckning

Fakta om branschen	3
Oberoende besiktning, för säkerhets skull	4
Besiktningen ska vara opartisk och likvärdig.....	6
De vanliga felen som upptäcks vid besiktning.....	7
Inte tillåtet att vänta med åtgärd och samtidigt använda bilen.....	7
Glesare besiktning kommer inte förbättra trafiksäkerheten.....	9
Analys: glesare besiktning äventyrar trafiksäkerheten blir inte billigare för fordonsägaren.....	11
Välkomna förändringar av EU:s besiktningsspaket på gång – men de som värnar trafiksäkerhet och bättre miljökontroll får vänta till 2030	14
Tillgång till fordonsinformation allt viktigare	18
Transportstyrelsen kunde inte revidera besiktningssreglerna under 2025	20
Transportstyrelsen behöver förstärkning.....	21
Jakten på partiklarna	22
Statlig skrämsel om ny teknik.....	23
Beskedet: Ministern vill vänta med modern avgaskontroll.....	23
Sverige fortsatt långt efter – debatt om att utöka Nollvisionen.....	24
Skärpta regler för luftkvalitet under 2026.....	27
Tyska erfarenheter visar att partikelräkning fungerar väl.....	28
Pilotprojekt hos Bilprovningen ger viktiga lärdomar.....	30
Blir manipulation av avgasreningen kriminaliserat?.....	32
Bättre tillgänglighet i hela landet	33
Rekord för mobil besiktning i glesbygden.....	34
Gruvschema ska underlätta kompetensförsörjningen.....	35
Registreringsbesiktning på beställning.....	35
Varken avreglering eller återreglering kommer förbättra tillgängligheten	36
En återreglering kommer inte leda till bättre tillgänglighet.....	37
Riksdagens bilnätverk har besiktningsspriserna på sin radar – rapport visar låga priser jämfört med grannländerna.....	39
Avreglering lär leda till ökade kostnader för fordonsägare och staten.....	40
Branschnyheter	42
Hårdare kontroll av besiktningssföretagens styrelser.....	42
Inget kontanttvång för besiktningssföretag.....	43



Han är svensken som förhandlar EU:s nya besiktningpaket

EU:s besiktningpaket ska snart förhandlas och utfallet kommer påverka alla fordonsägare i Sverige. Läs vad Johan Danielsson (S), Sveriges enda ledamot i EU:s transportutskott, säger om uppdateringen av EU:s besiktningregler.

14



21

Transportstyrelsen behöver förstärkning

När nya EU-krav ska införas i Sverige kommer Transportstyrelsen behöva styrning och resursförstärkning från regeringen.



9



34

SIDA 9 Analys: glesare besiktning äventyrar trafiksäkerheten

En ny analys baserad på nära 800 000 fordonskontroller visar att utglesad besiktning skulle leda till att fler bilar med brister rullade på vägarna.

SIDA 34 Den mobila besiktningen i norra Sverige slog rekord under 2025 I glesa kommuner i norra Sverige är besiktningen mobil.



Fakta om branschen

12 företag får besikta i Sverige

Det finns tolv företag som är ackrediterade för fordonsbesiktning i Sverige. Av dessa är Besikta Bilprovning, DEKRA Automotive, Carspect, Opus Bilprovning, Svensk Bilprovning samt Ystad Bilbesiktning medlemmar i Fordonsbesiktningsbranschen (FBB). Medlemmarna i FBB har gemensamt en marknadsandel på över 99 procent.

Nio företag besiktar lätta fordon, fem besiktar tunga fordon och fem besiktar andra typer av fordon. Det går att vara ackrediterad för besiktning av flera fordonskategorier.

Över 6 000 000 besiktningar under 2025

Under 2025 genomfördes nästan 6 400 000 fordonsbesiktningar i Sverige

Kontrollbesiktning av lätta fordon utgör drygt 90 procent av alla besiktningar enligt Transportstyrelsens marknadsövervakningsrapport (TSV 2025-14985).

629 stationer och mobil besiktning ger bred täckning

Sammantaget har de ackrediterade besiktningsföretagen 629 stationer för besiktning av lätta fordon, jämfört med 196 innan omregleringen. Inget län i Sverige har fått färre stationer sedan konkurrensutsättningen.

Mobil besiktning finns i åtta orter i norra Sveriges glesbygd där fast station saknas. Antalet stationer för besiktning av tunga fordon var 182 stycken under 2025, en ökning från 146 år 2010. Alla län har fått fler tungstationer sedan konkurrensutsättningen.

2 200 personligt certifierade besiktningstekniker

Drygt 2 200 personer arbetar som besiktnings-tekniker, varav 10 procent är kvinnor. För att få vara verksam som besiktningstekniker krävs personlig certifiering från ett ackrediterat certifieringsorgan.

En kontrollbesiktning kostade enligt Transportstyrelsen 589 kronor år 2025.



Oberoende besiktning, för säkerhets skull

Fordonsbesiktning finns för att se till att bilarna som framförs på svenska vägar hålls i gott skick. Vårt uppdrag är att upptäcka brister och därmed möjliggöra att fel som riskerar göra fordon farliga i trafiken kan åtgärdas – innan de orsakar olyckor, ohälsa eller onödiga miljöskador.

Fordonstrafiken är helt nödvändig för vårt att samhället ska fungera och hålla ihop. Det handlar om lastbilen som transporterar nödvändiga varor till matbutiker och apotek; morgonbussen som tar människor till arbetet eller skolan; och personbilen som tar folk till jobbet eller barnens fritidsaktiviteter. För många är möjligheten att på eget initiativ kunna ta sig dit man behöver, när man behöver, en viktig frihetsfråga.

För att allt detta ska fungera krävs flera saker: fungerande infrastruktur, med bra vägar och effektiv kollektivtrafik; kompetenta förare - och inte minst fungerande fordon som människor och samhället kan lita på. För även om bilen är en frihet för många, så är den också en komplex maskin som kan vara direkt livsfarlig om den havererar, missköts eller används fel. Både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett miljöperspektiv.

Fordonstillverkarna har sett till att fordonen blivit allt smartare, säkrare och renare. Detta är ett resultat av teknisk utveckling, skärpta lagkrav och en tydlig efterfrågan från konsumenter. Besiktning finns för att bekräfta att den säkerhets- och miljömässiga nivå som tillverkaren utlovat också upprätthålls under bilens livstid, med rimlig hänsyn till slitage.

Bilar är mycket avancerade och komplicerade maskiner, som går sönder. Alla som någon gång ägt en bil vet att det är en tidsfråga innan verkstaden eller besiktningen berättar att någon komponent måste repareras eller bytas ut. Det är helt enkelt en ofrånkomlig konsekvens av att bilen används, eller står still för länge, att det uppstår slitage som påverkar bilens faktiska skick.

Fordonsbesiktningen finns därför för att ge ett osminkat besked om vilka brister fordonet har. Anmärkningar lämnas inte för att besiktningsföretag tjänar pengar på att reparera bristen. Besiktningsorganen reparerar inte fordon, och de gör inga undantag beroende på fabrikat eller ägarförhållanden. Vårt uppdrag från samhället är att ställa en oberoende diagnos, oavsett om det



” Besiktning finns helt enkelt för säkerhets skull – eftersom ingen vill riskera att fel och brister inte upptäcks eller sopas under mattan.

gäller familjens gamla trotjänare, taxiföretagets bil som kör hundratals mil per vecka, eller bussen som transporterar tusentals passagerare varje dag. Denna kontroll ska och måste ske helt fri från konkurrerande intressen.

Besiktning finns helt enkelt för säkerhets skull – eftersom ingen vill riskera att fel och brister inte upptäcks eller sopas under mattan och därmed leder till allvarliga olyckor eller förtida dödsfall på grund av luftföroreningar. Inte heller vill någon att besiktarna hittar på eller överdriver brister, för att på så sätt gynnas av onödiga reparationer.

I den här rapporten berättar vi om hur besiktningen i Sverige fungerar, men framför allt hur den hade kunnat fungera ännu bättre. För det finns flera saker som skulle kunna förbättras. Fordonsägarna och samhället i stort hade kunnat få ut ännu mer nytta av besiktningsverksamheten. För att det ska ske krävs dock att politiker och myndigheter vågar ta ansvar och utveckla regelverken.

Det är få branscher som aktivt efterfrågar hårdare och tydligare reglering. Fordonsbesiktningsbranschen är en sådan. Vi efterlyser mer relevanta

kontroller, mer ändamålsenlig avgasmätning och ett fortsatt starkt skydd för den oberoende besiktningen. Inte för vår egen skull – utan för trafiksäkerheten, miljön och samhällsnyttan.

Besiktningstekniker och besiktningsingenjörer i hela landet möter varje dag fordon med brister som på sikt kan påverka trafiksäkerheten eller ge upphov till extrema utsläpp, men som ändå måste godkännas eftersom regelverket inte ger stöd för annat. Det handlar inte om ovilja att agera, utan om att besiktningen är strikt bunden till de kontroller som Transportstyrelsen föreskrivit – varken mer eller mindre.

Om fordonsbesiktningen även framöver ska vara ett effektivt verktyg för säkerhet och miljö, måste regelverken bättre spegla de fordon som faktiskt rullar på våra vägar i dag. Det är en viktig slutsats och en central utgångspunkt för den rapport du nu har framför dig.

Tord Fornander

Ordförande Fordonsbesiktningsbranschen

Besiktningen ska vara opartisk och likvärdig

En besiktningsaktör får inte på egen hand hitta på egna kontroller som inte är föreskrivna. Orsaken till detta är att en kontrollbesiktning är föreskriven i lag, och att bedömningen av ett och samma fordon därmed inte får skilja sig beroende på vilken aktör fordonsägaren väljer att besikta hos. Besiktningen ska alltså vara likvärdig, det är precis lika viktigt som att bedömningen görs på ett opartiskt sätt.

För att säkerställa att besiktningen sker opartiskt finns det tydliga oberoendekrav i lagstiftningen, som innebär att besiktningsorganen inte får vara beroende av eller kopplade till fordons- eller transportindustrin. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, kontrollerar att besiktningsorganen håller sig till dessa krav.

Det krävs också att alla som arbetar som besiktningstekniker har personliga certifikat, som löpande behöver förnyas. Syftet är att samhället på detta sätt ska vara försäkrade om att besiktningsteknikerna håller rätt nivå och har kunskap om de krav som samhället har på besiktningstjänsterna.

Patrik Persson, är till vardags kvalitet-, miljö- och utrustningsansvarig på Besikta bilprovning. Men han är också sammankallande i FBB:s tekniska kommitté för kontrollbesiktning, som finns för att granska förslag på förändringar i regelverk och lämna branschens gemensamma synpunkter. Dessutom läggs mycket arbete på att likrikta tolkningar av de regler som redan finns, berättar Patrik:

– Uppdraget är att säkerställa en likvärdig och konsekvent tillämpning av regelverken. För fordonsägaren ska det inte spela någon roll vilken station eller vilket besiktningsföretag man väljer, bedömningen ska alltid göras på samma sätt. Därför samlar vi branschens tekniska kompetens och arbetar med att tolka regelverk, ta fram gemensamma tekniska riktlinjer och behandla frågor som påverkar både kvalitet och rättssäkerhet. Allt för att skapa en trygg och konsekvent besiktningssupplevelse för alla som äger ett fordon.

Tidigare skedde mycket av regeltolkningen i direkt dialog mellan Transportstyrelsen och Bilprovningen, som hade statligt monopol på besiktning. Numera är det inte möjligt eller önskvärt, eftersom rollerna mellan utförare och regelgivande myndighet behöver vara tydligt avgränsade.

– Kommittén har en viktig samordnande funktion. Vårt arbete handlar mycket om att bearbeta teknisk information från fordonstillverkare. Dagens fordon är avancerade och olika modeller kan ha unika lösningar som påverkar hur de ska kontrolleras. Genom att gå igenom den här informationen kan vi ta fram tydliga och anpassade instruktioner, så att besiktningen blir korrekt oavsett vilket fordon som kommer in till en besiktningstation.

Finns det några begränsningar för vad ni kan diskutera?

– Ja, absolut. Vi har tydliga begränsningar i vad vi får och kan diskutera. Kommittén hanterar enbart tekniska och regelrelaterade frågor, aldrig sådant som kan vara konkurrenskänsligt. Syftet är att säkerställa branschens likvärdighet utan att påverka konkurrensen mellan företagen.

FAKTA Gemensamt arbete mot oegentligheter

Under 2025 har samarbetet stärkts med Polismyndighetens Nationella operativa avdelning (NOA). Det gemensamma informationsutbytet och samverkan mellan FBB, Polisen, Swedac och Transportstyrelsen fortsätter under 2026.

Ett antal fall av misstänkta oegentligheter har upptäckts och lagförts – fall som utan det aktiva arbetet från myndigheter och bransch kanske inte hade uppdagats.

Swedac beskrev i sin årsredovisning för 2025 att både Swedac och branschen fick beröm av Polisens antikorrupsionsenhet för det gemensamma arbetet mot korruption och oegentligheter.



7 av 10 A-traktorer underkänns

vid besiktningen, visar siffror från Bilprovningen. Den mycket höga andelen A-traktorer med brister visar att det behövs fortsatt fokus på fordonstypen, för att öka säkerheten för unga förare.

De vanliga felen som upptäcks vid besiktning

Var tredje personbil hade brister som ledde till anmärkningar vid kontrollbesiktning under 2025. Det visar data från Bilprovningen.

Resultatet av Bilprovningens sammanställning är i linje med övriga branschens uppgifter och det som Transportstyrelsen redovisar.

Statistiken visar också att var femte bil hade brister som var så pass allvarliga att en efterkontroll var nödvändig. En efterkontroll innebär att bilen efter reparation behöver genomgå en ny besiktning, där det kontrolleras att den tidigare upptäckta bristen har åtgärdats på rätt sätt.

Var tionde bil (11,4 procent) fick anmärkningar mot komponenter i bromssystemet. Denna typ av anmärkning är också den vanligaste orsaken till krav på efterkontroll där ojämn bromsverkan, brister i hjulbromsen, bromsskivor, otillräcklig bromsverkan på parkeringsbromsen och skadade bromsledningar är vanligt.

Andra skäl till krav på efterkontroll var brister kopplade till hjul och strålkastare, samt i vissa fall brister i bilens avgasreningssystem.

Besiktningstatistiken visar alltså att det är relativt vanligt att brister upptäcks vid besiktning.

Inte tillåtet att vänta med åtgärd och samtidigt använda bilen

En underkänd besiktning innebär att det finns brister i bilen som måste åtgärdas. Detta ska göras skyndsamt och inte senare än två månader efter att bilen underkänts. Under tiden bilen har brister, får den inte användas i trafik.

Det finns i dagsläget inga tillförlitliga data på hur många mil fordon som underkänts i besiktningen framförs innan de åtgärdas på verkstad.

” Brister ska åtgärdas skyndsamt efter att de upptäckts vid besiktningen.

En uppfattning som våra besiktningstekniker möter är samtidigt att tidsfristen som finns för att genomgå en efterkontroll innebär att bilen får användas som vanligt fram till dess, oavsett när reparationen äger rum. Det är felaktigt.

Om verkstäder skulle redovisa mätarställningen för fordon som är inne för reparation, så skulle det gå att jämföra antalet mil som bilen gått vid verkstadsbesöket, med antalet som registrerats vid den senaste kontrollbesiktningen. Än så länge finns inga sådana data tillgängliga, men det är möjligt att revideringen av EU:s så kallade besiktningpaket leder fram till sådana krav på verkstäderna.



Glesare besiktning kommer inte öka trafiksäkerheten

Det förekommer ibland att förslag förs fram om att det borde besiktigas mer sällan i Sverige. Inställelsetiden, eller besiktningensintervall, som vi idag tillämpar i Sverige är resultatet av noga överväganden mellan å ena sidan fordonsägarnas bekvämlighet och ekonomi, och å andra sidan behovet av kontinuerlig kontroll av bilarna.

Sedan 2018 är det bestämt att besiktning av personbilar ska äga rum efter tre år från det att bilen registrerats. Därefter dröjer det ytterligare två år innan nästa besiktning. Sedan ska bilen in på kontrollbesiktning var fjortonde månad.

Inför detta beslut, som fattades i samband med att EU:s så kallade besiktningsspaket skulle införas i Sverige, så vände och vred beslutsfattarna på frågan om huruvida Sverige skulle gå över till EU:s miniminivå gällande inställelsetid, eller om vi skulle tänka på egen hand.

Efter mycket övervägande, så beslutade regeringen att besiktningensintervall i Sverige måste ligga kvar vid 12 månader. En liten justering gjordes till 14 månader, för att möjliggöra att den gamla så kallade slutsifferstyrningen avskaffades till förmån för en löpande inställelsetid. Detta ställningstagande ställde sig alla partier i Sveriges riksdag bakom.

Den aktör som tydligast drev på för att glesa ut besiktningen i Sverige var Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet för besiktningensreglerna i Sverige. Det är dock inte Transportstyrelsen som bestämmer hur ofta bilar ska besiktigas, det gör regeringen genom fordonsförordningen, som i sin tur är en följd av fordonslagen som riksdagen beslutat om. Regeringen hade inte bett myndigheten att föreslå någon ändring av besiktningstiderna, det gjorde myndigheten på eget bevåg och utan någon egentlig utredning för att motivera sitt förslag.

Förslaget från Transportstyrelsen ledde till ramaskri från trafiksäkerhetsorganisationer, forskare och andra myndigheter, men också från en del motororganisationer. Politiken sa bestämt nej till Transportstyrelsens förslag om utglesning.


I samband med att regeringen under 2025 bad om remissyttranden om EU:s reviderade besiktningsspaket, som vi återkommer till senare i denna rapport, så dök plötsligt förslaget om en dramatisk utglesning av besiktningensintervall återigen upp. Även denna gång var det Transportstyrelsen som låg bakom förslaget, och även denna gång fördes det fram helt opåkallat.

Någon utredning eller analys av konsekvenserna av en sådan förändring kunde inte Transportstyrelsen presentera den här gången heller. Som enda motivering till sitt ställningstagande nämnde myndigheten att andelen underkända bilar minskat över tid. Att detta har att göra med att myndigheten själv lättat betydligt på reglerna, så att fler bilar med faktiska brister klarar besiktningen, det nämndes inte.

Fordonsbesiktningensbranschen har hårda data på vad en utglesning innebär

Till skillnad från Transportstyrelsen så har Fordonsbesiktningensbranschen undersökt vad som händer när besiktningen sker mer sällan. Under coronapandemin tillämpades ett undantag i Sverige som innebar att besiktningensdatum kunde skjutas upp med sju månader. Syftet med undantaget var att fordonsägare i EU-länder där besiktningstationerna på grund av pandemirestriktioner inte fick hålla öppet skulle undvika att få körförbud.

Någon sådan situation fanns inte i Sverige, men Transportstyrelsen förordade ändå att tillämpa undantaget, vilket bara två andra EU-stater också gjorde. Resten avstod från att glesa ut besiktningen. FBB insåg snabbt att situationen, trots att undantaget infördes på felaktiga grunder, innebar en unik möjlighet att genomföra en enorm fältstudie som omfattade över 760 000 fordon, som kunde visa vilka effekter utglesning av besiktning från 14 till 21 månader får i verkligheten. Så snart undantaget började gälla, så höll besiktningensbranschen koll på vilka bilar som valt att utnyttja undantaget och vilka som valt att besikta inom den normala tiden.



” Coronapandemin innebar en möjlighet att göra en enorm studie som omfattade över 760 000 fordon, för att visa på effekterna av utglesning av besiktning.

När det senare var dags för de bilar som skjutit upp besiktningen med sju månader att besikta, så talade siffrorna ett väldigt tydligt språk: **Fordon som använde undantaget hade en betydligt högre andel anmärkningar när de väl besiktigades efter att undantaget hade löpt ut.**

Normalt klarar 65-70 procent av personbilarna kontrollbesiktningen utan anmärkning. För bilar som besiktades mer sällan så sjönk denna andel till 53 procent. En minskning av godkända bilar med cirka 20 procent.

Andelen underkända tunga lastbilar ligger normalt på omkring 40 procent. Över hälften, 52,2 procent av tunga lastbilar som väger över 16 ton och utnyttjade undantaget blev underkända med krav på ombesiktning. Det motsvarar en ökning med 25 procent.

Andelen personbilar som blev underkända med krav på ombesiktning ökade samtidigt med över 50 procent.

För samtliga fordonstyper kunde en påfallande ökning av anmärkningar på bromssystemen observeras. För tunga lastbilar steg andelen anmärkningar på bromsar från 34 till 51 procent. Det motsvarar en ökning av bromsrelaterade brister på 50 procent. Mer än 11 000 tunga lastbilar underkändes på grund av undermåliga bromssystem. Andra system förutom bromssys-

temen som fått långt högre andel anmärkningar vid nyttjande av omnibus är hjulsystem, karosseri och kommunikationssystem.

Slutligen så ökade andelen fordon som bedömdes så pass trafikfarliga att de inte längre får köras på allmän väg med 50 procent inom samtliga fordonstyper. För tunga lastbilssläp var ökningen hela 74 procent.

Även om detta inte är en vetenskaplig studie, så visar erfarenheterna från verkligheten att ett förlängt besiktningintervall leder till att fordon med allvarliga brister fortsätter att framföras på svenska vägar. Man måste då också komma ihåg att Transportstyrelsen verkar vilja se en större utglesning än de sju månader som gällde under 2021. Effekterna av en sådan förändring hade alltså blivit värre.

Orsaken till att det ser ut på ovanstående sätt är att det finns ett tydligt samband mellan fordonens ålder och användning och antalet brister som uppstår i bilen. Det är därför besiktning sker mer sällan när bilen är ny, och lite mer ofta när den närmar sig 10 år i trafik.

Sverige har också ett mindre tillåtande klimat som kräver hög saltanvändning, något som ökar risken för rostskador i bärande delar samt kan påverka rörliga komponenter. Effekten blir därmed desto större i Sverige om besiktning utförs mer sällan, än i andra europeiska länder.

Analys: glesare besiktning äventyrar trafiksäkerheten och blir inte billigare för fordonsägaren

För att få ytterligare en uppfattning om effekten av en utglesning har Fordonsbesiktningbranschen analyserat statistiken från nämnda fältstudie. Analysen utgår från observerade effekter när besiktningens intervall förlängts från 14 till 21 månader, samt från kända utfall vid dagens 14-månaderssystem. Dessa samband har därefter extrapolerats till ett scenario med 24 månaders besiktningens intervall. Analysen är därmed hypotetisk, men ger ändå en bild av tänkbara effekter av en sådan åtgärd.

Vid besiktning efter 14 månader klarar cirka 67 procent av fordonen besiktningen utan anmärkningar, medan 21 procent underkänns med krav på ombesiktning. När intervallet förlängs till 21 månader sjunker andelen fordon utan anmärkningar till cirka 53 procent, samtidigt som andelen fordon som underkänns med krav på ombesiktning ökar med cirka 50 procent.

Om besiktning sker vartannat år skulle andelen fordon som klarar besiktningen utan anmärkningar falla till omkring 45 procent, medan andelen som underkänns med krav på ombesiktning skulle öka till cirka 37 procent.

Senare upptäckt av säkerhetskritiska fel

När besiktningens intervallen glesas ut upptäcks fel i genomsnitt senare i fordonens degraderingscykel. Det gäller särskilt slitagedelar med direkt trafiksäkerhetspåverkan, såsom:

- bromssystem
- däck och hjulupphängning
- styrning och belysning

Färre kontroller innebär att fordon i större utsträckning hinner köras under längre tid med begynnande eller redan utvecklade brister innan de identifieras och åtgärdas.

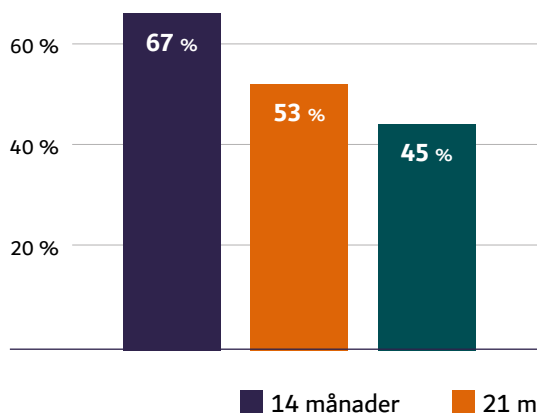
Fler fordon i trafik med kända eller okända brister

Den prognosticerade ökningen av andelen underkända fordon med efterkontroll (från 21 % till omkring 35–37 %) innebär att:

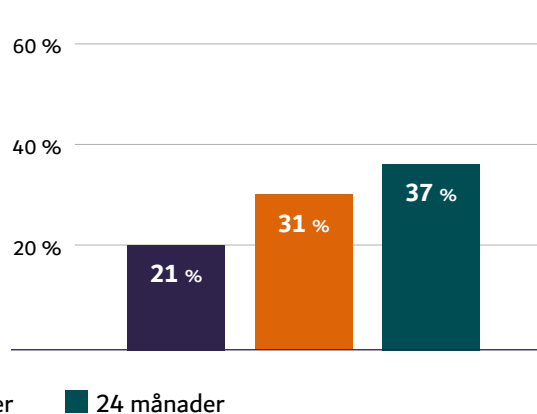
- en större andel av fordonsflottan vid varje tidpunkt befinner sig i ett sämre tekniskt skick, och
- fler fordon riskerar att användas i trafik i väntan på åtgärd.

Även om fordon med kända brister inte får framföras i trafik, och att majoriteten av fordonsägare åtgärdar fel relativt snabbt, ökar den sammanlagda exponeringen av fordon med säkerhetsbrister i trafiken när kontrollfrekvensen minskar.

Godkända personbilar per besiktningens intervall*



Underkända med krav på efterkontroll per besiktningens intervall*



* Beräkningen baseras på extrapolering från observerade effekter vid tidigare utglesning



Koncentration av fel kan öka riskexponeringen

Analysen visar att en utglesning inte minskar antalet ombesiktningar per år, utan snarare koncentrerar fler och mer omfattande fel till färre kontrolltillfällen. Detta innebär att:

- fler fordon passerar längre tidsperioder utan extern kontroll, och
- risken ökar för att säkerhetskritiska fel sammanfaller med perioder av intensiv användning (t.ex. vinterkörning, semestertrafik).

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är detta mindre gynnsamt än ett system som fångar upp fel tidigare och mer gradvis.

Beteendeffekter hos fordonsägare

En fördel med att Sverige sedan 65 år tillbaka haft obligatorisk kontrollbesiktning, som sker med relativt tät intervall, är att det skapat en kultur i Sverige av att ta hand om sitt fordon. Även de som inte har ett fordonsintresse har ett intresse av att hålla bilen i gott skick, så att den klarar besiktningen. Ett längre besiktningintervall kan påverka underhållsbeteendet och försämra incitamentet för förebyggande underhåll, när nästa

kontroll ligger längre bort i tiden. Service kan därmed skjutas upp tills den blir tvingande.

Detta förstärker risken för att fordon framförs i trafik med brister.

En samlad trafiksäkerhetsbedömning visar att ett besiktningintervall på 24 månader kan leda till senare upptäckt av säkerhetskritiska fel, vilket ökar andelen fordon i trafik med tekniska brister.

Troligen ingen kostnadsbesparing för fordonsägaren, men en kostnadsökning för skattebetalaren

Analysen visar att ett förlängt besiktningintervall till 24 månader inte nödvändigtvis reducerar antalet ombesiktningar per år. I stället koncentreras felen till färre tillfällen, vilket kan leda till högre reparationskostnader per fordon och år, trots lägre kostnader för ordinarie besiktning.

Antalet ordinarie besiktningar per fordon och år minskar kraftigt (cirka 40 %) vid ett 24-månadersintervall jämfört med dagens system. Detta leder till lägre besiktningkostnader för fordonsägarna. Vid antagandet att en besiktning kostar 600 kronor i dagsläget, så innebär det en



” En utglesning skulle därför sannolikt tvinga fram stationsstängningar.

årlig kostnad på cirka 514 kronor. Om besiktning istället sker vartannat år, så innebär det en kostnad på 300 kronor per år. Fordonsägare skulle alltså, allt annat lika, spara 214 kronor per år på en utglesning av besiktningensintervall.

Trots detta visar analysen att antalet ombesiktningar per fordon och år i praktiken blir oförändrat, eftersom färre besiktningar per år motverkas av en betydligt högre andel underkända fordon per besiktning. Ombesiktningens kostnaderna per år förväntas därmed ligga kvar på ungefär samma nivå.

Reparationskostnaderna per fordon och år bedöms samtidigt öka, eftersom felen i genomsnitt lär hinna bli mer omfattande när kontrollerna sker mer sällan.

För fordonsägaren innebär detta en förskjutning från frekventa men mindre åtgärder till mer samlade och potentiellt dyrare reparationer.

Ett besiktningensintervall på 24 månader skulle reducera den årliga volymen av ordinarie fordonsbesiktningar med cirka 40–45 procent.

Det kan i ett sådant fall förväntas ske omfattande anpassningar hos besiktningsföretagen i form av personalneddragningar. Besiktning är samtidigt en verksamhet med höga fasta kostna-

der för stationer och utrustning, som inte går att skära ned på ett enkelt sätt. En utglesning skulle därför sannolikt tvinga fram stationsstängningar och reducerad geografisk tillgänglighet, särskilt i glesbygd där många stationer i dagsläget sysselsätter en handfull besiktningstekniker. Fler ombesiktningar kan inte kompensera för volymbortfallet.

Med all sannolikhet hade tillgängligheten till besiktning kraftigt försämrats vid en utglesning, både den geografiska och den tillgänglighet i form av tidsmässig flexibilitet som idag finns när fordonsägare bokar besiktning.

Fordonsbesiktningsbranschen menar att det inte är motiverat att äventyra trafiksäkerheten och tillgängligheten till besiktning för att generera en kostnadsbesparing för fordonsägaren på ett par hundralappar per år, som snabbt kan ätas upp av ökade reparationskostnader. Adderas dessutom de samhällsekonomiska kostnaderna för ökade trafikrelaterade skador på människor och egendom samt kostnaderna för vård och sjukfrånvaro på grund av detta, så blir kalkylen mycket tydligt negativ för skattebetalarna och samhället.

Välkomna förändringar av EU:s besiktningsspaket på gång

– men de som värnar trafiksäkerhet och bättre miljökontroll får vänta till 2030

INTERVJU Hur besiktning ska gå till i Europa styrs i huvudsak av ett antal EU-direktiv, som gemensamt brukar kallas EU:s besiktningsspaket. Under flera år har EU-kommissionen arbetat med att förbereda för en revidering av besiktningsspaketet.

Under våren 2025 kom EU-kommissionens förslag på ett reviderat besiktningsspaket. Förslaget om besiktning från kommissionen innehöll flera förslag till omfattande förändringar, däribland:

- Årlig besiktning för bilar äldre än 10 år och årlig avgaskkontroll för alla lätta lastbilar.
- Moderniserad avgaskkontroll för diesel- och bensinbilar, genom införande av partikel- och kväveoxidmätningar.
- Införande av så kallad remote sensing, där bilars utsläpp mäts ute i trafiken.
- Utökad kontroll av system unika för laddbara bilar.
- Utökad kontroll av en lång rad elektroniska säkerhets- och förarstödsystem.
- Ökad digitalisering och informationsutbyte mellan medlemsstater samt större möjligheter att besikta i andra EU-länder.

Arbetet har skett mot bakgrund av att det nuvarande paketet, och de kontrollpunkter och metoder som föreskrivs i direktiven, blivit allt mer utdaterade i takt med fordonsutvecklingen. Framför allt saknar nu gällande direktiv obligatoriska kontroller inom flera områden, som exempelvis avancerad avgasmätning, kontroll av elbilar och kontroll av moderna bilars elektroniska säkerhets- och förarstödsystem.

Ministerrådet, det vill säga medlemsstaterna, förhandlade sedan sinsemellan för att komma fram till en gemensam ståndpunkt, det som kallas för rådets "allmänna riktlinje". Processen resulterade i att rådet tonade ned flera delar av kommissionens förslag.

Ministerrådet vill stå kvar vid dagens minimiregler för hur ofta besiktning ska ske. Det innebär att rådet inte förespråkar årlig besiktning av äldre bilar, och inte heller årlig utsläppsmätning av lätta lastbilar.

Rådet vill också se en betydligt långsammare implementering av nya metoder för utsläppsmätning, särskilt de gällande kväveoxider (NOx). När det gäller kontroll av partikelantal

The background of the top section is a close-up, slightly blurred image of the European Union flag, showing the blue field with the twelve gold stars arranged in a circle. The flag is draped and has some folds and shadows, giving it a three-dimensional appearance.

” Revideringen av besiktningspaketet är en möjlighet att både öka trafiksäkerheten och få den inre marknaden i EU att fungera bättre, menar Johan Danielsson, som också ser andra fördelar med moderniseringen av regelverken.

för dieslbilar, som redan görs i flera länder, så vill rådet förlänga genomförandet till tre år efter direktivet spikats.

Slutligen gjordes en hel del justeringar av vilka kontroller som ska ske av bilarnas elektroniska säkerhetssystem.

Sammantaget innebär rådets förslag en ambitionssänkning jämfört med EU-kommissionens ursprungsförslag. Mycket tyder på att ministerrådets ambitionssänkning stöttades av den svenska regeringen. Rådets ställningstagande innebär trots detta en väsentlig modernisering av besiktningsreglerna.

Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) håller just nu på att se över EU-kommissionens förslag till nytt besiktningspaket, däribland ett reviderat fordonsregistreringsdirektiv. I början av 2026 var det deadline för ledamöterna att lämna in ändringsförslag till de olika lagstiftningarna, och parlamentarikerna har varit flitiga. Hela 546 ändringsförslag inkom gällande direktiven om kontrollbesiktning och vägkantskontroller, och 154 ändringar föreslogs gällande fordonsregistreringsdirektivet.

Johan Danielsson (S), tidigare svensk bostadsminister och biträdande arbetsmarknadsminister, är svensk Europaparlamentariker och ledamot i TRAN, där han också är gruppleddare för den europeiska S-gruppen. Han är därmed med och debatterar, förhandlar och beslutar om de betänkanden som utskottet så småningom ska lägga fram till parlamentet. Betänkandena ligger till grund för parlamentets kommande position i förhandlingarna med de andra EU-institutionerna om framtidens regler för besiktning och hur fordon ska registreras. Johan är också ansvarig rapportör för direktivet om fordons registrering.

Johan, utifrån ditt perspektiv, varför är det viktigt att uppdatera dessa lagstiftningar?

– EU:s regler för fordonskontroll och registrering är i många delar över tio år gamla, samtidigt som fordonstekniken, digitaliseringen och elektrifieringen har utvecklats snabbt och allt fler fordon rör sig över gränserna inom EU. Därför behöver regelverket uppdateras, säger Johan Danielsson när vi frågar om varför det är viktigt att EU uppdaterar dessa lagstiftningar.

” Bilen är ofta en nödvändighet för arbete, familjeliv och fritid. Besiktningen är kanske inget man ser fram emot, men den fyller en viktig funktion.

Johan Danielsson (S), svensk Europaparlamentariker och ledamot i TRAN

FOTO: SOCIALDEMOKRATERNA

Du är den enda svenska ordinarie ledamoten i TRAN, påverkar det ditt arbete i utskottet på något sätt?

– För mig som socialdemokrat är det viktigt att reglerna stärker trafiksäkerheten, skyddar konsumenter och skapar rättvisa konkurrensvillkor. Vi behöver också bli bättre på att bekämpa fusk, till exempel manipulation av mätarställning och fordonsdata. Den typen av bedrägerier drabbar både konsumenter och seriösa aktörer i branschen. Men det handlar också om att göra det enklare för människor och företag som flyttar eller handlar fordon över gränserna inom EU.

Att vara enda svensk i utskottet innebär enligt Danielsson ett särskilt ansvar.

– Det innebär naturligtvis ett ansvar att se till att svenska erfarenheter finns med i diskussionerna. Jag har löpande dialog med svenska myndigheter, företag och organisationer så att svenska perspektiv tas med när nya EU-regler formas. Sverige ligger långt fram i trafiksäkerhet och har ett system som i många delar fungerar väl, påpekar Johan.

Samtidigt handlar Europaparlamentets arbete mycket om att bygga breda politiska kompromisser. Johan beskriver att han som

gruppledare för Socialdemokraterna i transportutskottet arbetar nära kollegor från hela Europa för att driva fram lösningar som kombinerar hög säkerhet, starka konsumenträttigheter och rimliga villkor för branschen.

I arbetet med besiktningspaketet har Johan Danielsson vägletts av tre centrala principer, varav den första handlar om trafiksäkerhet.

– Fordon ska vara säkra att köra, och kontrollsystemen måste vara anpassade till den tekniska utvecklingen i dagens fordon, poängterar Johan.

Den andra principen rör data – och att den måste vara tillförlitlig, så att myndigheter kan lita på uppgifter när fordon säljs eller flyttas mellan länder. Tillförlitliga data är enligt Johan avgörande för konsumentskyddet och för att stoppa bedrägerier. För det tredje lyfter Johan upp att EU behöver minska onödig administration, särskilt i gränsöverskridande situationer. När människor flyttar eller köper fordon från andra EU-länder ska processerna vara enkla och tydliga.

– I arbetet med fordonsregistreringsdirektivet, där jag är rapportör, har fokus därför legat mycket på bättre datadelning mellan medlemsstater, mer harmoniserade registreringsuppgifter och en gradvis digitalisering av registreringshandlingar samtidigt som vi måste säkerställa att systemen fungerar för alla medborgare, berättar Johan.

En rapportör i EU-sammanhang är den ledamot som utses av ett utskott för att leda parlamentets arbete med ett lagförslag eller en rapport, ta fram parlamentets ståndpunkt och förhandla med andra EU-institutioner om den slutliga lagtexten.

På det privata planet beskriver Johan att många av hans vänner har bilen som ett viktigt intresse. Det rullande kulturarvet är något han uppskattar, men för Johan personligen är bilen framför allt ett praktiskt verktyg.

–Jag är uppvuxen i en del av Sverige där bilen ofta är en nödvändighet för att få ihop arbete, familjeliv och fritid. Besiktningen är kanske inget man ser fram emot, men den fyller en viktig funktion. Den bidrar till att säkerställa att fordon på våra vägar är säkra och att allvarliga fel upptäcks i tid. Just därför är det viktigt att systemen för fordonskontroll fungerar väl och att de fortsätter att utvecklas i takt med att fordon blir mer avancerade, avslutar Johan Danielsson.

I skrivande stund vet vi inte vad Europaparlamentet kommer ha för slutlig inställning tillkommissionens och rådets förslag. När utskottet kommit överens om ett betänkande, alltså ett samlat förslag till ändringar av kommissionens förslag, kommer saken gå vidare till parlamentet.

Planen är att ett beslut ska kunna fattas i april av Europaparlamentet. Först därefter kommer så kallade trilogförhandlingar att startas – med syftet att de tre institutionerna i EU (parlamentet, rådet och kommissionen) ska enas om slutlig lagtext. Troligen kommer det krävas kompromisser på flera områden, något som kan ta tid. Hur det slutliga besiktningspaketet utformas, och när det träder i kraft, är därför än så länge höljt i dunkel. Klart är i varje fall, att det kommer ske moderniseringar av avgasmätning, utökad kontroll av avancerade säkerhetssystem och ökad informationsdelning och digitalisering. Troligt är också att det inte blir någon obligatorisk årlig besiktning i kommande direktiv, i alla fall om man ska utgå från Ministerrådet och förslaget till betänkande om kontrollbesiktningsföreskriften som ansvarig rapportör (Giesecke, EPP) lagt fram till utskottet. Det viktiga för svensk del, blir att direktivet inte omöjliggör den fungerande modell som tillämpas i Sverige i nuläget. Några sådana tendenser finns heller inte.

Tillgång till fordonsinformation allt viktigare

INTERVJU Moderna fordon är avancerade, uppkopplade, maskiner. Allt fler av fordonens funktioner styrs av mjukvara som behöver uppdateras löpande. Därför är tillgång till fordonsspecifik information och data om säkerhets- och utsläppsrelaterade system centralt för att besiktningsföretagen ska kunna kontrollera fordonet på ett bra sätt.

Utan sådan information blir det svårare att genomföra en fullständig kontrollbesiktning. Av denna orsak, och på grund av att fordonstillverkarna inte alltid självmant och villigt lämnar ifrån sig data om sina produkter, har EU beslutat att de ska vara skyldiga att ge besiktningsorgan sådan information.

Detta regleras i genomförandeförordning 2019/621, som anger att fordonstillverkare ska förse myndigheter och provningscentrum (det vill säga besiktningsorgan) med viss information, för att underlätta periodisk besiktning, på ett icke-diskriminerande, lätt åtkomligt, obegränsat, snabbt och enhetligt sätt. Regleringen innehåller bestämmelser om hur och i vilket format som informationen ska lämnas, samt att även ändringar av informationen löpande ska tillgängliggöras myndigheter och besiktare.

Att få tillgång till sådan information har, trots lagstiftningen, visat sig vara inte helt enkelt.

Data är en resurs som ökar allt mer i värde, och tillverkarna lämnar ogärna ifrån sig den. Över hela EU har myndigheter och besiktare rapporterat att det finns problem med att få tillgång till rätt information. Även i Sverige har det förekommit problem. Mot denna bakgrund är en del i den nu pågående revideringen av EU:s besiktningspaket också inriktad på att förtydliga exakt hur informationen ska lämnas och vem som ska göra det. Förslaget

från EU-kommissionen anger att fordonstillverkare kostnadsfritt och utan onödigt dröjsmål ska göra teknisk information tillgänglig för behöriga myndigheter, på ett icke-diskriminerande sätt och i maskinläsbart format. De behöriga myndigheterna ska sedan göra denna tekniska information tillgänglig för de provningscentrum som de har godkänt, vilket i Sverige är de ackrediterade besiktningsorganen.

Transportstyrelsen har hittills inte velat agera samlade kontaktpunkt för att underlätta för såväl tillverkare som besiktningsorgan att lämna och hämta sådan information. Istället har det varit upp till varje besiktningsföretag att själv kontakta varje enskild tillverkare, eller deras ombud, för att be om den information de har rätt att få. En betydande administrativ börda har därmed lagts på besiktningsorganen.

För Fordonsbesiktningsbranschen har det varit viktigt med en teknisk samordning av insamlandet av sådana fordonsuppgifter. Istället för att varje enskild medlem samlar in uppgifter separat, så har arbetet centraliserats i en funktion under branschorganisationen.

Mathias Jonsson har arbetat som teknisk samordnare för Fordonsbesiktningsbranschen sedan 2024. En viktig del i Mathias uppdrag är att inhämta fordonsspecifika tekniska uppgifter från tillverkarna. Eftersom varje fordonsmodell



kan fungera olika, även om funktionerna i grunden är liknande, är det viktigt för besiktningsorganen att få fordonsspecifik teknisk information från tillverkarna.

– För att kunna utföra alla kontroller som ingår i en besiktning behöver vi veta hur just den modellen fungerar. Teknikutvecklingen går snabbt och moderna fordon blir allt mer komplexa, ofta med automatiska system som måste kunna hanteras eller stängas av för att besiktningen ska kunna göras korrekt och säkert. Samtidigt kan även äldre fordon behöva nya eller uppdaterade instruktioner när kunskap och arbetssätt förändras. Rätt information gör att vi kan ta fram tydliga och likvärdiga instruktioner som ger teknikerna bästa möjliga stöd i sitt arbete.

Det lanseras ständigt nya fordonsmodeller på marknaden. Eftersom det saknas en centraliserad kontaktpunkt hos ansvarig myndighet, är det Mathias som behöver försöka hålla koll på allt som lanseras, något som tar mycket tid i anspråk.

– Under 2026 kommer omkring 50–70 nya modeller, vilket gör bevakningen extra omfattande. När dessutom helt nya fordonstillverkare dyker upp innebär det ytterligare arbete, eftersom jag först måste hitta rätt kontaktperson och säkerställa att vi får den information som behövs för att ta fram modellanpassade instruktioner, berättar Mathias.

De flesta fordonstillverkare är väldigt positiva och vill hjälpa till, särskilt när de förstår att syftet med informationsinhämtningen är att underlätta besiktning av deras modeller. Samtidigt finns det också tillverkare som vill ha betalt för informationen och kräver att besiktningsföretagen använder specifika plattformar för att komma åt uppgifterna.

– Jag får inte alltid fram allt vi behöver. Detta kan leda till att det saknas instruktioner, vilket i sin tur ökar risken för felbedömningar eller att fordon hanteras på ett sätt som inte är optimalt, påpekar Mathias.

När det ändrade direktivet väl träder i kraft, så kommer det sannolikt regleras tydligare att fordonstillverkarna ska förse myndigheter med kostnadsfri information och att myndigheten sedan ska förmedla dessa till besiktningsorganen. Som teknisk samordnare ser Mathias Jonsson mycket positivt på den utvecklingen.

– Det skulle göra det betydligt enklare att få fram rätt information i tid och samtidigt minska skillnaderna mellan tillverkarna. När uppgifterna samlas på ett och samma ställe, slipper jag lägga tid på att jaga informationen och kan istället fokusera på att ta fram tydliga och korrekta besiktningsinstruktioner, avslutar Mathias.

Transportstyrelsen kunde inte revidera besiktningreglerna under 2025

EU-lagstiftningen, som nu är under förändring, genomförs i Sverige bland annat genom föreskrifter som Transportstyrelsen beslutar om. Föreskrifterna är besiktningsorganens absolut viktigaste dokument, eftersom de i detalj styr vilket innehåll en besiktning ska ha. Ett besiktningsföretag måste alltid följa kontrollpunkterna i föreskriften. Hur EU-direktivet uttolkas är därför en central fråga för hur besiktningen sedan går till i Sverige – och påverkar därmed alla fordonsägare i Sverige.

I förra årets rapport beskrev vi att Transportstyrelsen arbetade på en uppdaterad besiktningsföreskrift. Tidplanen då var att den nya föreskriften skulle beslutas i mitten av 2025 och börja gälla i början av 2026. Så blev det inte.

När myndigheten skickade ett förslag till ny föreskrift på remiss under hösten 2025, så saknades större förändringar inom de områden där de svenska reglerna inte uppdaterats på flera decennier. Transportstyrelsen fokuserade på mindre justeringar av föreskriften.

Problemet var att vissa av dessa ändringar inte var tillräckligt utredda och att myndigheten, när remissvaren analyserades, upptäckte att de inte kunde införas. Det berodde bland annat på att myndigheten i vissa delar ville ställa högre krav vid besiktning, än vad som gäller när fordonet får sitt typgodkännande.

Transportstyrelsen beskrev också, helt felaktigt, att de nu genomförde de förslag till skärpningar av miljökontrollen som myndigheten hade föreslagit i svaret på ett regeringsuppdrag,

som kom 2023. **Det märkliga i sammanhanget är att endast en av åtta av dessa åtgärder föreslogs införas i den uppdaterade föreskriften.**

Trots detta beskrev myndigheten saken som om de i princip var färdiga med att modernisera miljökontrollen.

Trots att myndigheten nu arbetat med att justera föreskriften i flera år, så visade det sig alltså att förslaget till ny föreskrift inte innehöll några väsentliga förändringar. Myndigheten hade gjort justeringar på marginalen, som trots detta inte var tillräckligt utredda.

En sak lyckades dock gå från skrivbord till verklighet: besiktningsföretagen ska inte längre kontrollera fordonens automatiska 112-funktioner, kallat eCall. Detta beror på att nedstängningen av 2- och 3G-nätverken som flera teleoperatörer genomförde redan i november 2025, innebär att eCall riskerar att inte fungera i vissa fordon. För att fordonsägare inte skulle få underkänt i besiktningen för en brist som de inte har någon möjlighet att åtgärda, så ska nu inte längre besiktningsorganen underkänna eCall-system som inte fungerar. Detta var en nödvändig åtgärd, eftersom fordonsägare riskerade att hamna orättvist i kläm. Så snart omständigheterna tillåter behöver dock ordningen återställas så att dessa system återigen kontrolleras – detta eftersom de är viktiga för trafiksäkerheten.

Processen med att ta fram ny föreskrift är nu förlängd. Ett nytt förslag väntas under våren 2026, och kan förmodligen därmed träda i kraft först 2027.



Transportstyrelsen behöver förstärkning

Att regelutvecklingen hittills gått extremt långsamt visar att Transportstyrelsen inte är tillräckligt väl rustade för att hålla jämna steg med teknikutvecklingen. De enheter på myndigheten som har i uppgift att utveckla besiktningsregelverket är helt enkelt inte tillräckligt resursstarka för att kunna utreda, bereda och skriva fram relevanta regler. Snarare blir det småjusteringar, som även de tar flera år att processa och besluta.

När EU-reglerna nu ser ut att förändras, så kommer det ställa stora krav på Transportstyrelsen att justera de svenska reglerna. Risken är att myndigheten inte kommer klara av att införa nya, mer ändamålsenliga, regler på ett korrekt sätt och inom den tid som direktivet så småningom kräver.

Det är samtidigt inte en naturlag att EU-lagstiftning måste implementeras i sista minuten. Förutsatt att det finns en vilja från politiken och Transportstyrelsen, så kan nya bestämmelser införas tidigare än så. Med tanke på hur länge det dröjt med nödvändiga justeringar av de svenska

besiktningsföreskrifterna, så borde ett sådant snabbt förfarande vara högt prioriterat för både politiken och myndigheten.

Det behövs därför ett tydligt uppdrag till Transportstyrelsen från regeringen om att redan nu börja förbereda för införandet av det nya besiktningspaketet – med ambitionen att införa moderna regler så snart som möjligt.

Utöver ett tydligt uppdrag behöver Transportstyrelsen en resursförstärkning så att myndigheten kan bemanna och ta in extern kompetens på ett sådant sätt att den förmår utreda och skriva fram nya, relevanta och korrekta regler.

Regeringen har tidigare anslagit särskilda medel till myndigheten, för att genomföra förändrad EU-lagstiftning. Det är alltså inte ett nytt eller främmande tillvägagångssätt.



Jakten på partiklarna

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

Partikelutsläpp från fordon är ett stort problem för människors hälsa. Bilar som inte har fungerande partikelfilter eller annan avgasrening släpper ut hisnande mängder partiklar, jämfört med fungerande bilar. Det innebär att en liten andel av fordonen som av olika skäl har bristande avgasrening kan stå för en betydande del av de samlade partikelutsläppen från svenska fordon.

En enda bil med trasig avgasrening kan släppa ut lika mycket som 150 fungerande bilar.

Med tanke på hälsoproblemen som partikelutsläpp orsakar och att det är relativt få bilar som står för en stor del av utsläppen, är det viktigt att identifiera dessa fordon så att de kan åtgärdas.

Trots att det finns teknik för att identifiera högutsläppare, som redan används i flera länder och trots att EU-kommissionen sedan 2023 starkt uppmanar medlemsstaterna att införa dessa metoder så har regeringen och Transportstyrelsen fördröjt processen. Orsaken är en oro för att bättre sätt att upptäcka bilar med extrema utsläpp kan leda till ökade kostnader för fordonsägarna.

Statlig skrämsel om ny teknik

Transportstyrelsen har i media påstått att hundratusentals fordon riskerar underkännas om nya kontrollmetoder införs. Myndigheten har också larmat om att fordonsägare kan tvingas byta motor till stora kostnader – till synes helt utan några belägg för att så kommer bli fallet. Myndigheten har lutat sig på den absolut högsta siffra de kunnat hitta från införandet av partikelräkning i Belgien – underkännandegraden för bilar med fordonsår 2011 – och hävdade att samma underkännandenivå är trolig i Sverige. Detta har gjorts utan att redovisa att siffrorna man jämför med handlar om ett specifikt fordonsår och inte går att utvidga till att gälla hela den svenska fordonsflottan.

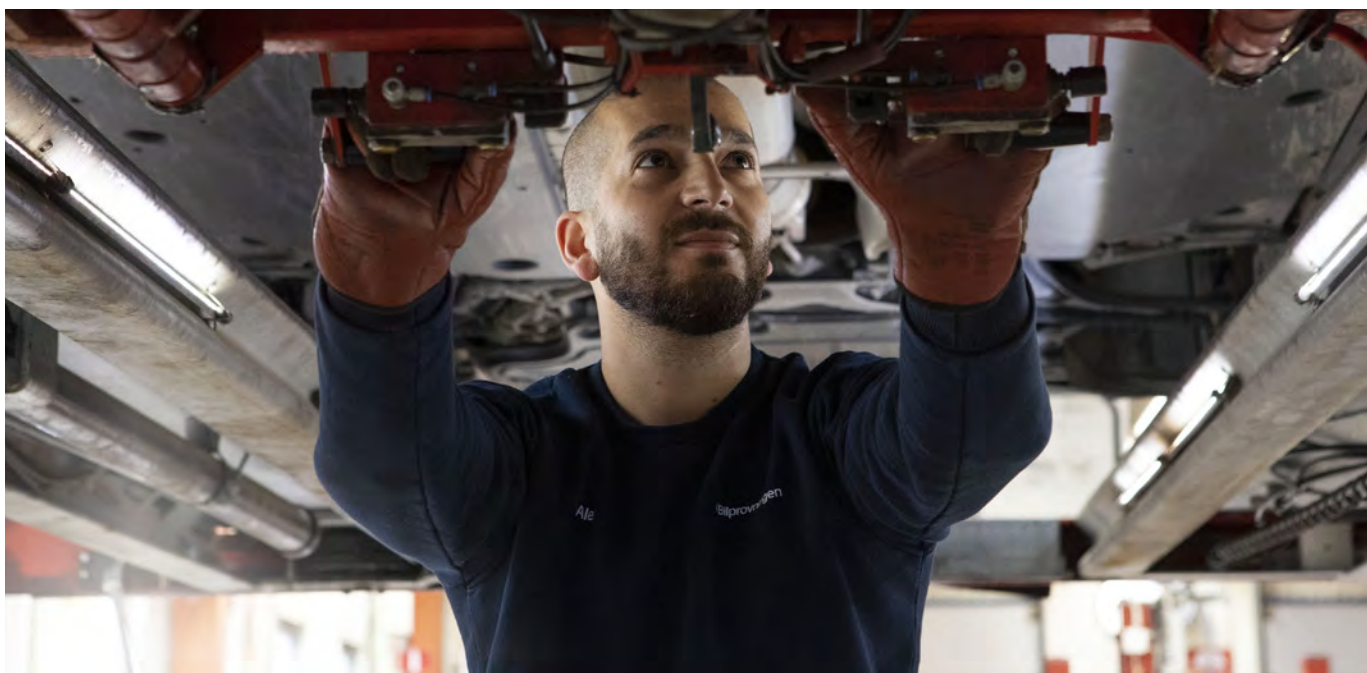
Myndigheten har också vid flera tillfällen hävdade att det svenska, kallare, klimatet gör det svårare att införa bättre partikelkontroll i Sverige. Problemet är att myndigheten inte har några fakta som stöder detta påstående. Tvärt om har studier i Sverige, till exempel en studie Opus Bilprovning genomförde i Borås mellan 2021 och 2022, visat att partikelmätningen inte tycks påverkas av den omgivande temperaturen.

Erfarenheterna från till exempel Tyskland visar också att det inte finns något fog för Transportstyrelsens skrämsel.

Beskedet: Ministern vill vänta med modern avgaskontroll

Transportstyrelsens motstånd mot att införa bättre avgasmätning vilar alltså på otydliga och ibland felaktiga grunder. Trots detta har myndighetens argument skapat en tveksamhet hos beslutsfattarna. Sveriges infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) har tidigare vid flera tillfällen öppet meddelat att mer moderna mätmetoder borde införas – men har i takt med tiden blivit allt tydligare med att han och regeringen inte vill att Sverige ska gå före EU och införa sådana kontroller i närtid. Orsaken är en osäkerhet hos regeringen hur sådana nya kontroller ska införas – och en oro att vårt kalla klimat kan ställa till det. Dessa invändningar är hämtade direkt från Transportstyrelsen, men saknar fortfarande grund i fakta.

Istället vill regeringen invänta revideringen av EU-direktivet på området – vilket innebär att moderna avgaskontroller kan dröja till omkring år 2030. Under tiden kommer många människor fortsätta utsättas för förhöjda utsläpp från defekta fordon, vilket kommer leda till ohälsa, förtida dödsfall och kostnader för samhället.





Sverige fortsatt långt efter – debatt om att utöka Nollvisionen

Antalet människor som avlider i förtid eller blir allvarligt sjuka av luftföroreningar är betydligt högre än antalet som dör eller allvarligt skadas i trafikolyckor. Att åtgärder behövs för att minska dödligheten av dålig luft är alltså tydligt.

Relevant miljökontroll vid besiktning är en av många åtgärder som krävs för att minimera de hälsoskadliga utsläppen från fordon. Trots detta har åtgärder dröjt, och i vissa fall direkt motarbetats.

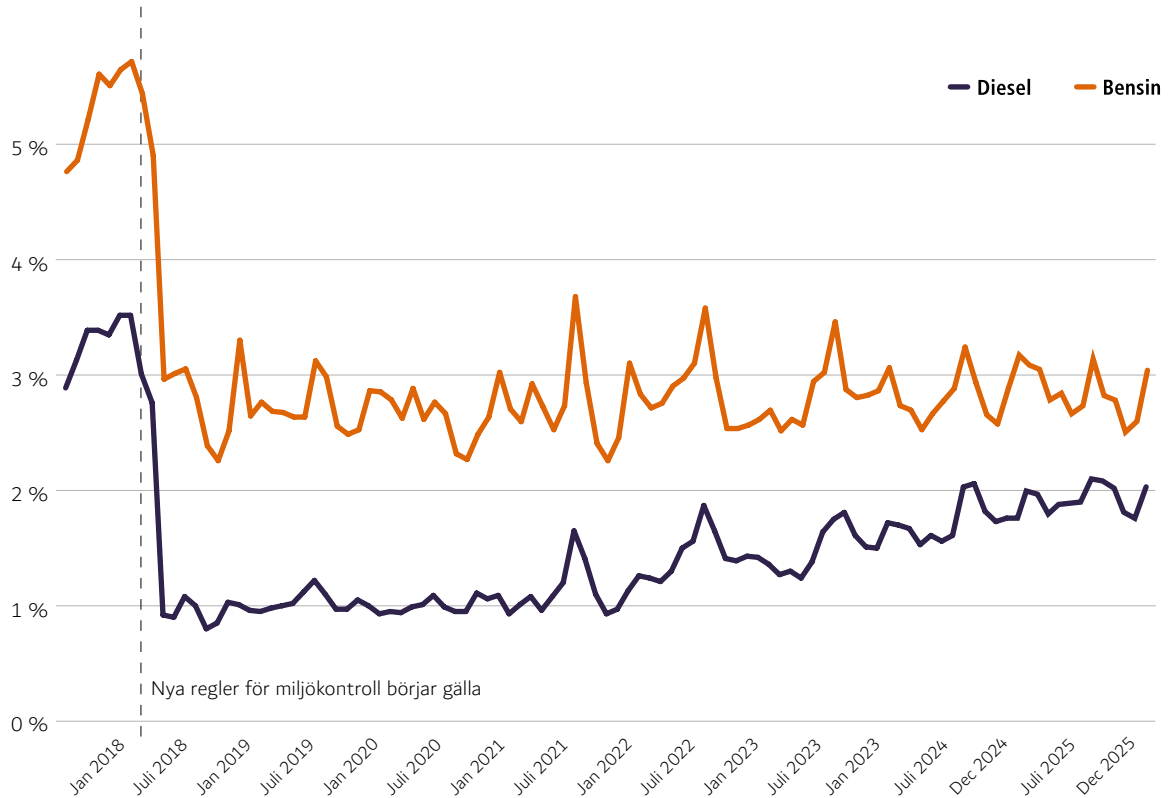
I förra årets rapport berättade vi att bara 0,21 procent av diesebilarna får anmärkningar vid avgaskontrollen i besiktningen. En uppdatering visar att andelen var 0,25 procent under 2025. Det är en betydligt lägre andel än vad som bör kunna förväntas och visar att dagens metoder inte fungerar för att fånga upp högutsläppande bilar.

Ända sedan 2018 har besiktningen varit vingklippt som miljöverktyg. Detta beror på att kraven vid miljökontroll väsentligen sänktes, när nya föreskrifter började gälla. Det är nu känt att bilar som släpper ut extrema mängder mer farliga ämnen och partiklar än vad som är tänkt ändå får godkänt i svensk besiktning. Vi vet detta baserat på erfarenheter från europeiska länder som har strängare gränsvärden och modernare metoder. Vi har också fått saken bekräftad både genom Opus test av partikelräknare från 2022, och Bilprovningens nuvarande pilotprojekt – som det går att läsa mer om på kommande sidor. Båda dessa erfarenheter visar att bilar som inte borde släppas igenom besiktningen ändå gör det.

Under 2025 har riksdagen debatterat frågan om luftföroreningar och behovet av att mycket tydligare än i dagsläget se till att dessa bekämpas.

Andel miljöunderkända fordon över tid

Tabellen avser samtliga miljörelaterade underkännanden och baseras på data från besiktningssaktörer som utgör cirka hälften av besiktningssmarknaden.



Alla partier är ense om att förorenad luft är något dåligt – men det råder olika uppfattningar om hur luftkvaliteten ska förbättras.

Oppositionspartierna krävde gemensamt att Nollvisionen om att ingen ska dö eller allvarligt skadas i trafiken ska utökas till att också gälla skador och dödsfall **av** trafiken för att också omfatta de luftföroreningar som trafiken ger upphov till. Partierna inom Tidösamarbetet motsatte sig en sådan förändring. Motiveringen var att Nollvisionen i dess nuvarande utformning tjänat Sverige väl och att detta mål inte borde störas av andra målsättningar. Utöver det menade majoriteten i riksdagen att det redan idag finns fungerande målstyrning för att minska luftföroreningarna – inte minst miljömålen.

Fordonsbesiktningssbranschen menar ändå, trots regeringspartiernas i sak rimliga argument, att det finns skäl att utvidga Nollvisionen. Inte minst för att Transportstyrelsen i praktiken inte verkat för att uppnå miljömålen i någon högre utsträckning. En utvidgad Nollvision hade gett ett välkommet fokus på att uppnå miljömålen delar om frisk luft – vilket kan behövas när luftkvalitetsnormerna nu ser ut att skärpas på grund av EU:s nya luftkvalitetsdirektiv.

” Ett fåtal fordon med trasig eller manipulerad avgasreningssystem kan orsaka flera tusen procent mer utsläpp jämfört med normalt fungerande bilar. Därmed kan dessa få bilar försämra luften lokalt på ett allvarligt sätt.





Skärpta regler för luftkvalitet under 2026

Under 2024 beslutades EU:s reviderade luftkvalitetsdirektiv. Lagstiftningen syftar till att minska den europeiska befolkningens exponering för hälsofarliga luftföroreningar och innehåller skarpa gränsvärden för olika typer av sådana föroreningar.

Justeringen innebär att gränsvärdena för exempelvis partiklar och så kallade kväveoxider skärpts för att komma närmre Världshälsoorganisationens (WHO) riktlinjer för luftkvalitet. Bestämmelserna innehåller också nya krav på att mäta, övervaka och åtgärda dålig luft. Direktivet ska vara infört i nationell lag senast i december 2026.

Den svenska regeringen och flera myndigheter, framför allt Naturvårdsverket, arbetar nu för fullt med att förbereda införandet av det nya direktivet. Detta kommer leda till att de svenska så kallade miljökvalitetsnormerna skärps. Det är kommunerna som har det lokala ansvaret för luftkvaliteten. De ansvarar därmed för att mäta och åtgärda dålig luft. Kommande nya regler kan leda till att kommuner som inte genomför åtgärder i tid får sanktioner av myndigheterna.

Luftkvaliteten påverkas av flera saker. Industrier och vedeldning från kontinenten är en sådan faktor, men även den inhemska trafiken ger som bekant upphov till luftföroreningar.

Trafikens utsläpp är särskilt relevant i bebyggd miljö där lokala utsläpp kan bli kvar mellan byggnader och inte sprids med vinden, samtidigt som många människor rör sig i den lokala miljön. Ett fåtal fordon med trasig eller manipulerad avgasreningsutrustning kan orsaka flera tusen procent mer utsläpp jämfört med normalt fungerande bilar. Därmed kan dessa få bilar försämra luften lokalt på ett allvarligt sätt. Eftersom dagens modeller för att uppskatta luftföroreningar utgår från att alla bilar fungerar normalt så fångas denna problematik inte upp när myndigheterna gör sina uppskattningar.

Nya metoder för att minimera vägtrafikens hälsofarliga utsläpp behövs därför för att uppnå de kommande skärpta gränsvärdena – modern avgaskontroll kan vara en viktig sådan åtgärd.

FAKTA Dieselgate

Dieselgate var skandalen där fordonstillverkare avslöjades med att ha installerat programvara i dieslbilar som manipulerade utsläppstester, vilket ledde till att bilarna verkade uppfylla miljökrav i tester men släppte ut betydligt mer vid normal körning.

**FAKTA Partikelräkning**

Partikelräkning är en modern metod för att mäta antalet partiklar i avgaserna. Därför kallas metoden formellt för partikelantalsmätning. Metoden kan på ett exakt sätt identifiera bilar med avgasrening som inte fungerar.

Tyska erfarenheter visar att partikelräkning fungerar väl

Tyskland införde partikelmätning för dieslbilar i euroklass 6 redan år 2023, något som även ser att kunna införas på EU-nivå. Arne Willerslev-Legrand är Senior Vice President på TÜV Rheinland, som äger Bilprovningen, där han också sitter i bolagsstyrelsen. Arne har lång erfarenhet från den tyska besiktnings- och kontrollbranschen. Han pekar på att Dieselgate bidrog till ett tydligt tryck att modernisera avgaskontrollerna i Tyskland:

– En viktig förklaring till att Tyskland gick före är att det fanns ett mycket starkt politiskt och juridiskt tryck kopplat till luftkvalitet, inte minst efter Dieselgate. Samtidigt stod det tidigt klart att den mätmetod som utvecklades för omkring 50 år sedan inte längre var ändamålsenlig för moderna dieslbilar med partikelfilter, säger Arne.

Den metod Arne refererar till kallas opacitetsmätning och är den metod som i dagsläget används i Sverige. Arne noterar att bilar med defekta, försämrade eller manipulerade dieselpartikelfilter i praktiken kunde bli godkända i besiktningen, trots mycket höga partikelutsläpp. Detta ansågs i Tyskland varken tekniskt eller miljömässigt rimligt.

Den nya metoden har nu använts på bred front i snart tre år. Den viktigaste lärdomen hittills är enligt Arne att partikelräkning fungerar mycket väl för sitt syfte, alltså att identifiera fordon med trasigt, borttaget eller kraftigt degraderat partikelfilter.

– Samtidigt visar resultaten att den stora majoriteten av dieslbilar ligger mycket långt under gränsvärdet. Det bekräftar att en liten andel högutsläppare står för en oproportionerligt stor del av de totala partikelutsläppen i fordonsflottan, utvecklar Arne.

Utvärderingar från TÜV-förbundet, som samlar olika tyska besiktningsorgan, visar att omkring 3 procent av de modernaste dieslbilarna inte klarar partikelmätningen vid en gräns satt på 250 000 partiklar per kubikcentimeter. Detta är också det gränsvärde som EU-kommissionen föreslagit ska gälla i EU framöver.

Initial oro har ersatts med bred acceptans

Inledningsvis fanns det en viss oro bland fordonsägarna, berättar Arne. Framför allt kopplat till en osäkerhet om vad som faktiskt kunde orsaka ett underkännande vid besiktning.

– Det är klart att en del av fordonsägarna i början var oroliga för vad den nya tekniken skulle innebära. I takt med att systemet införts brett och blivit bättre känt så har acceptansen ökat. Det beror nog framför allt på att fordonsägarna insett att bilar som är tekniskt friska klarar mätningen utan problem och att de bilar som inte klarar testet har ett faktiskt fel i avgasreningen.

Sambandet mellan testresultat och verklig miljö- och hälsopåverkan verkar alltså vara relativt lätt att förstå för fordonsägaren. De tyska besiktningsorganen rapporterar också att många kunder uppskattar att besiktningen upptäcker det som för fordonsägaren

är ett dolt fel, och att detta sker i ett tidigt läge innan det leder till följdskador eller exempelvis körförbud i tyska miljözoner.

Att diskussioner nu förs i Tyskland om att även inkludera äldre dieslbilar i partikelkontrollen är också ett tydligt tecken på att det finns en utbredd acceptans för nuvarande mätningar, menar Arne.

Rent praktiskt upplevs mätningen som stabil och reproducerbar, av utförarna av besiktning. Mätningen utförs med portabla räknare vid tomgång och tar bara några minuter. Det innebär att införandet av partikelräkning inte har medfört någon märkbar kostnadsökning för själva besiktningens pris i Tyskland.

Byte av partikelfilter kan bli nödvändigt, men inte motorbyte

I den svenska diskussionen om partikelräkning har ansvarig myndighet framfört motargument som gör gällande att fordonsägarna skulle ställas inför höga kostnader om bilar med förhöjda utsläpp upptäcks vid besiktningen. Transportstyrelsen har spekulerat i att reparationskostnaderna kan bli väldigt höga och att vissa bilar kommer behöva byta motor.

Enligt erfarenheter från TÜV Rheinland är defekta eller kraftigt degraderade partikelfilter den helt dominerande orsaken till underkännande. I vissa fall kan en rengöring eller åtgärder kopplade till den så kallade filterregenereringen ge tillräcklig effekt, men i praktiken krävs ofta ett byte av dieselpartikelfiltret för att fordonet ska klara kraven långsiktigt. För att hålla nere kostnader väljer vissa bilägare att montera begagnade filter.

Stämmer påståendet att partikelmätning tvingar fram orimligt dyra reparationer eller motorbyten?

– Nej. Erfarenheterna från Tyskland ger inget stöd för påståenden om att hela motorer behöver bytas på grund av partikelmätning, meddelar Arne.

De fel som identifieras i de tyska kontrollerna är nästan uteslutande kopplade till efterbehandlingssystemet för avgaser: dieselpartikelfilter och i vissa fall styrningen av den så kallade regenereringen. Motorhaverier är inte en typisk orsak till höga partikelantal och förekommer inte i statistiken från besiktningens utfallen. Det som ofta krävs är alltså ett byte av partikelfiltret. Ett sådant filterbyte kostar ett par tusen euro, vilket visserligen är en stor kostnad, men som inte i närheten motsvarar kostnaden för att åtgärda ett motorhaveri eller att byta bilens motor. Transportstyrelsens oro verkar därför vara obefogad.

Sammantaget är det tyska införandet en framgång, menar Arne:

– Ett fungerande partikelfilter minskar partikelantalet med över 99 procent. När ett fordon uppvisar höga partikelkoncentrationer vid varm tomgång är det ett mycket starkt tecken på ett verkligt fel, inte på normal variation eller mätosäkerhet. Självklart är det positivt för samhället att upptäcka dessa fordon, avslutar Arne.



” Självklart är det positivt för samhället att upptäcka dessa fordon.

FAKTA Filterregenerering

Filterregenerering kallas den process där partikelfiltret hettas upp under landsvägskörning, så att de sotpartiklar som samlats i filtret förbränns och omvandlas till aska och gaser. Processen återställer filtret.



Pilotprojekt hos Bilprovningen ger viktiga lärdomar

I oktober 2025 inledde Bilprovningen ett pilotprojekt där den nya tekniken med partikelräkning testas. Piloten syftar till att samla robusta svenska data och visa att tekniken fungerar i svenska förhållanden.

Bilprovningen beskriver åtgärden som ett konkret steg för att bidra till mer ändamålsenlig miljökontroll som främjar hälsa och miljö.

Piloten flyttades i februari 2026 från Nacka och Uppsala–Fyrilund till stationerna i Örnsköldsvik och Helsingborg–Berga för att utvärdera metoden på fler orter med olika väderförhållanden.

Piloten har väckt en hel del medial uppmärksamhet och i en debatt hävdade infrastrukturminister Andreas Carlson (KD) nyligen att kontrollmetoden kan påverkas av Sveriges tidvis mycket kalla klimat och menar att metoden måste vara kvalitetssäkrad innan den införs.

Fordonsbesiktningens uppfattning är att metodens tillförlitlighet inte påverkas av svenska väderförhållanden. Tidigare studier genomförda av Opus, på en station i Borås, visade till exempel inga märkbara skillnader i mätresultat beroende på omgivande temperatur. För att säkerställa tillämpbarheten även i kalla temperaturer har alltså Bilprovningen flyttat piloten till stationerna i Örnsköldsvik i norr och Helsingborg–Berga i söder – för att på så sätt kunna jämföra utfallet i norra mot södra Sverige.

- Preliminära resultat indikerar att 3–5% bilar överskrider det tillåtna värdet beroende på vilket gränsvärde som sätts.
- Utifrån erfarenheter från andra länder handlar det ofta om fordon med trasigt filter.
- Mätningarna linjerar så här långt med andra länders erfarenheter och innebär att 95–97 procent klarar kontrollen utan problem.

Johanna Brunge Grant är hållbarhetsansvarig på Bilprovningen och leder projektet tillsammans med Per-Anders Blommefors, som är besiktningsansvarig på bolaget.

– Resultaten hittills stärker bilden av att det är en liten andel dieslbilar med för höga partikelutsläpp som står för en oproportionerligt stor del av problemet, och det är just dessa som vi vill kunna identifiera för att bidra till miljö- och folkhälsa, säger Johanna.

Enligt Johanna har Bilprovningen märkt ett stort intresse för pilotprojektet:

– Flera kunder har hört av sig och undrar om testet kan erbjudas på fler platser, och på vissa stationer kommer bilägare enbart för att göra partikeltestet utan koppling till besiktningen.

Det som lockar är möjligheten att få veta hur bilen faktiskt ligger till. Många upplever testet som positivt och relevant, påpekar Johanna:

– Särskilt när vi förklarar att dagens metoder inte visar om partikelfiltret fungerar. Samtidigt finns en viss oro, i synnerhet från ägare av äldre fordon innan 2011, som inte omfattas av de föreslagna gränserna i EU-direktivet. De vanligaste frågorna handlar om huruvida bilen kan bli underkänd eller om testet kostar något extra. Därför är vi noga med att förklara att piloten handlar om datainsamling, att medverkan är kostnadsfri och att den inte påverkar besiktningsresultatet. För en normalt servad och underhållen diesebil innebär detta i regel ingen förändring.

Har ni stött på några svårigheter eller utmaningar rent tekniskt?

– Nej, snarare tvärtom. Införandet har gått smidigt och testet upplevs enkelt att genomföra med ett resultat som kommer inom någon minut.

Transportstyrelsen har tidigare hävdad att det skulle vara svårt med partikelräkning i Sverige, eftersom vi har annorlunda diesel än i resten av Europa. Det är dock inget som Bilprovningen sett några tendenser till.

– Nej, vi kan inte se något som tyder på att partikelräkning skulle vara svårare i Sverige på grund av vår diesel. Våra preliminära mätningar ligger snarare i linje med andra länders statistik. Eftersom metoden mäter ultrafina partiklar från avgasutsläpp kan vi direkt upptäcka när de hälsoskadliga partikelvärdena är för höga.



Johanna Brunge Grant,
Hållbarhetsansvarig på Bilprovningen

Infrastrukturministern har sagt att vårt kalla klimat kan göra det svårt med partikelräkning. Tror du det ligger något i ministerns oro?

– Vi ser inget som tyder på att det finns fog för oro. Vi startade piloten i oktober och har genomfört tester hela vintern i både Uppsala och Nacka, även under perioder med sträng kyla. När vi inledde mätningarna i Örnsköldsvik var det –20 grader. Metoden fungerar utmärkt även i dessa förhållanden och är tillförlitlig, konstaterar Johanna Brunge Grant.



Blir manipulation av avgasreningen kriminaliserat?

Transportstyrelsen har utrett frågan om att kriminalisera manipulation av avgasreningssystem för att komma åt ett problem som både påverkar miljön och snedvrider konkurrensen. Sedan myndighetens utredning, där kriminalisering föreslogs, överlämnades 2022 har den legat på regeringens bord, utan att ha lett till någon konkret lagstiftningsåtgärd. Nu kommer regeringen, enligt uppgift, att gå vidare och bereda frågan under våren.

Att det tagit så lång tid framstår som svårförklarligt. Problemet är välkänt, tekniskt relativt avgränsat och effekterna av manipulationen är tydliga: fordon släpper ut mer än vad regelverket medger. Fusk riskerar att undergräva förtroendet för systemet med typgodkännande, kontrollbesiktning och vägkontroller. Framför allt leder fusk till att ett fåtal bilar i det dolda släpper ut enorma mängder farliga ämnen som är skadliga för andra människor.

Den långsamma hanteringen sänder en märklig signal. Om staten, genom Transportstyrelsen, bedömer att en viss form av manipulation är så skadlig att den bör kriminaliseras är det svårt att se varför beredningen ska behöva ta flera år. Under tiden fortsätter incitamenten att fuska, och de aktörer som tjänar på manipulationen får i praktiken ett fortsatt försprång.

Om regeringen nu faktiskt går vidare och bereder frågan under våren är det välkommet. Men det aktualiserar också frågan varför det inte skedde tidigare, trots att underlaget funnits sedan 2022. Det rimliga är att processen nu prioriteras, att lagstiftningen görs tydlig och praktiskt tillämpbar och att man säkerställer att det finns verktyg för både kontroll och sanktion. Annars riskerar man att återigen hamna i en situation där man i praktiken accepterar ett växande fusk – inte genom beslut, utan genom passivitet.



Bättre tillgänglighet i hela landet

Sedan omregleringen av besiktningmarknaden 2010 har antalet stationer växt markant. Ökningen, från 186 stationer år 2010 till 629 år 2025 har skett i hela landet. Eftersom de flesta fordonsägare bor och verkar i tätbefolkade delar av landet, så har det skett en naturlig ökning av stationer på platser där underlaget (antal fordon) är stort.

Det är samtidigt viktigt att förstå att det inte skett någon försämring av tillgängligheten till besiktning i glesbygd. Tvärt om har tillgängligheten förbättrats på många sätt också i glesare delar av landet.

Fordonsbesiktning finns redan idag i de allra flesta kommuner i landet. Även om man som fordonsägare bor mycket avsides, så finns det ofta en besiktningstation i närmsta ort.

En del kommuner är stora, särskilt i landets norra delar. Ofrånkomligen är det så att en del fordonsägare som bor i väldigt glesa delar av landet kommer ha långt till besiktning och annan

samhällsservice. Mobil besiktning är ett sätt att öka tillgången på sådana platser i landet.

När Transportstyrelsen utredde den geografiska tillgängligheten till besiktning under 2021 kom man fram till att medelavstånden minskat för den absoluta majoriteten av fordonsägarna. För fordonsägare som bor i mycket glest befolkade delar av landet så är avstånden till besiktning oförändrade.

Sedan omregleringen har öppethållandet förändrats. Numera kan fordonsägare boka en tid som passar dem – till skillnad från förr då staten tilldelade fordonsägaren en tid. Blev det svårt för stationen att hantera den tilldelade volymen fick fordonsägaren snällt vänta. Nu för tiden finns det inga köer till besiktning – det är en effekt av att utbudet av stationer och bokningsbara tider möter fordonsägarnas efterfrågan.

Tvärt emot vad en del Stockholmsbaserade debattörer verkar tro så finns den mobila besiktningen kvar – och genomförde rekordmånga besiktningar i åtta orter i norra Sverige under 2025. Läs mer om det på nästa sida.



Rekord för mobil besiktning i glesbygden

Sedan 2023 bedriver Opus Bilprovning mobil besiktning. Den mobila stationen betjänar åtta orter under april till oktober. Rutten börjar söderifrån och arbetar sig uppåt landet. Ekipaget vänder i Karesuando i juli för att sedan återbesöka orterna på vägen söderut. Säsongen avslutas sedan i Särna i oktober.

Khalil Ammounah är chef för den mobila stationen sedan verksamheten startade upp.

Vad minns du tydligast från det gångna året?

– Jag minns alla fantastiska kundmöten och värmen som var i Norrbotten sommaren 2025.

Snart drar säsongen igång för er mobila besiktningstation. Hur är tankarna inför 2026?

– Jag och mitt team är taggade på att komma igång, vi hoppas på att ännu fler hittar oss och

FAKTA Antal besiktningar genomförda på den mobila stationen:

- 6 896 – det är fler än någonsin tidigare
- 4 000 personbilar
- 1 450 lätta släp
- 900 lätta lastbilar

Övriga besiktningar utgjordes av motorcyklar samt traktorer.

besöker vår mobila station så att vi kan fortsätta göra skillnad för dem som bor i områden där det annars kan vara långt till närmaste station.

Vad är reaktionerna från fordonsägare och lokala företag, när ni kommer med stationen?

– De är oerhört tacksamma att vi kommer till dem, vi får dagligen höra att det är fantastiskt att vi finns. De uppskattar den personliga servicen och att de ser fram emot att vi kommer tillbaka året därpå, och det gör vi också.



Gruvschema ska underlätta kompetensförsörjningen

Att konkurrera om arbetskraften i en ort med en snabbväxande gruvnäring är inte lätt. Det har Bilprovningen i Gällivare fått erfara. Efter kompetensförsörjningsproblem införs nu gruvschema på besiktningstationen, vilket innebär att besiktningsteknikerna arbetar sju dagar och är lediga sju dagar.

På så sätt kommer stationen kunna hållas öppen veckans alla dagar. Detta är ytterligare ett sätt att tillgodose behovet av besiktning när omständigheterna är mer krävande än på andra platser. Sedan tidigare har Opus Bilprovning ett liknande upplägg med gruvschema på sin station i Kiruna.

Registreringsbesiktning på beställning

När ett fordon byggs om eller tagits fram utan ett så kallat tygodkännande, krävs det en registreringsbesiktning för att fastställa fordonets identitet, tekniska egenskaper och registrera det på korrekt sätt i fordonsregistret. Sådana besiktningar utförs av besiktningingenjörer, som är specialiserade på att bedöma fordonens utförande och egenskaper.

Tillgång till registreringsbesiktning bygger därför på tillgången till ingenjörer. Eftersom registreringsbesiktning är en betydligt mindre vanlig företeelse än kontrollbesiktning, som utförs av en besiktningstekniker, så har inte alla besiktningstationer en fast ingenjör på plats.

På vissa orter är antalet registreringsbesiktningar så få att det inte är försvarbart att ha ingenjörer anställda på den aktuella stationen. Dels finns det såklart en ekonomisk aspekt på saken, men det handlar minst lika mycket om att en besiktningingenjör måste utöva sitt yrke kontinuerligt för att bli och fortsätta vara bra på det. Det är därför inte hållbart att en ingenjör utför

bara ett fåtal sådana besiktningar per år. Istället samlas kompetensen på vissa stationer, så att volymen registreringsbesiktningar blir sådan att ingenjören har ett jämnt och kontinuerligt arbetsflöde.

För företag som verkar i glesa delar av landet, där antalet registreringsbesiktningar är få och avstånden stora, kan det bli utmanande att låta besiktiga nya eller ombyggda fordon. Det kan röra sig om specialfordon och särskilda typer av anpassade fordon, som det görs ett mindre antal av. För att lösa denna situation erbjuder många besiktningssorgan registreringsbesiktning på beställning. Det innebär i praktiken att ingenjören kommer till verksamheten, istället för tvärt om.

Vid en ambulerande registreringsbesiktning har ingenjören med sig den utrustning som är nödvändig för att genomföra arbetet. Det krävs dock att tillsynsmyndigheten Swedac har godkänt upplägget – de behöver veta att besiktningen kommer utföras på ett sätt och i ett sammanhang som eliminerar risken för att ingenjören påverkas i sin yrkesutövning.



Varken avreglering eller återreglering kommer förbättra tillgängligheten

Från vissa håll hörs argument om att besiktningensmarknaden misslyckats, eftersom den är konkurrensutsatt. Utgångspunkten för denna tanke är ofta en helt felaktig uppfattning om att tillgängligheten till besiktning blivit sämre sedan omregleringen 2010. Att priserna ökat är ett annat vanligt förekommande argument.

Uppfattningen att konkurrensen försämrat tillgängligheten är kategoriskt fel – det motsatta har hänt med breda tillgänglighetsförbättringar i hela landet, inkluderat glesbygden. Att priset för besiktning ökat sedan omregleringen är samtidigt ett faktum. Ökningen skedde dock från en tidigare nivå som staten bestämt och som inte justerades för inflation på flera decennier. Att det skulle ske en justering när marknaden konkurrensut-sattes var väntat och något som lyftes fram i regeringens proposition om omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden. Dessutom kan vi nu visa att priset för besiktning är betydligt högre

i våra grannländer - både för fordonsägarna och skattebetalarna.

Från andra håll hörs argument om att besiktningen borde avregleras - genom att släppa in fordonsverkstäder och andra aktörer att besikta och därmed avskaffa det oberoendekrav som alla besiktningensföretag måste hålla sig till för att eliminera risken för att konkurrerande kommersiella intressen påverkar fordonskontrollen.

Sanningen ligger som vanligt mitt emellan ytterligheterna: Sverige har uppnått en rimlig modell för fordonskontroll där samhället drar nytta av fördelarna med marknadslogiken samtidigt som kraven på besiktningensföretagens kompetens och oberoende samt på innehållet i besiktningen är högt ställda. Alla system kan förbättras, så även den svenska besiktningensmarknaden – men det finns inga starkt vägande skäl att förändra det svenska besiktningenssystemet i grunden.



En återreglering kommer inte leda till bättre tillgänglighet

I diskussionen om tillgänglighet till besiktning lyfts ibland att en ”återreglering” bör ses över. Utgångspunkten för förslaget är felaktig, eftersom tillgängligheten till besiktning ökat, även i glesbygd. Det har alltså inte blivit sämre sedan besiktningen konkurrensutsattes.

En återgång till monopol skulle inte innebära att tillgängligheten till besiktning ökade.

Oavsett vem som är huvudman så krävs viss ekonomi för att driva verksamhet. Det är därför helt osannolikt att en nytt, statligt, monopol skulle öppna nya stationer i glesa delar av landet. Erfarenheten från det tidigare monopol talar snarare för att en monopolaktör hade satsat på stordriftsfördelar och samlat verksamheten i större stationer på stora orter. Man måste också komma ihåg att det var staten som lade ned den mobila besiktningen i Norrlands inland – en verksamhet som sedan återstartades av en privatägd aktör.

Inte heller om besiktning utfördes av en statlig förvaltningsmyndighet skulle det öppnas nya kontrollstationer i mycket glesa delar av landet. Myndigheter behöver, precis som företag, personal som arbetar hos dem. Kompetensförsörjningen skulle sannolikt bli mycket svår för en myndighet med ett sådant uppdrag. Dessutom krävs att besiktningstekniker och besiktningssingenjörer

besiktar en viss volym fordon och att detta sker kontinuerligt under året – annars blir teknikerns kompetens och erfarenhetsuppbyggnad lidande. Nya fordonsmodeller kommer stadigt ut på marknaden och regelverk utvecklas. Stationer med mycket små volymer besiktningar skulle därmed riskera att erbjuda en sämre tjänst än stationer där teknikerna upprätthåller och utvecklar sin kompetens genom att utöva yrket kontinuerligt. En sådan situation hade inte varit rättvis.

En återreglering skulle också kunna betyda att staten ställer vissa krav på besiktningsorganen. Det görs redan idag, genom ackrediteringen som krävs för att få verka på marknaden. Däremot råder det etableringsfrihet, vilket också bidragit till att antalet stationer i landet ökat från ca 180 år 2010 till cirka 630 stycken år 2025. Många av dessa stationer har tillkommit i glesare delar av landet.

Visst skulle staten kunna ställa krav på att ett besiktningföretag måste erbjuda besiktning på vissa orter. För att en sådan reform skulle ha effekt, krävs dock att staten i sådana fall definierar vilka orter detta ska gälla. Diskussionen om tillgänglighet till samhällsservice stannar inte vid besiktning.

På många orter har invånarna sett hur service monteras ned och försvinner. Det gäller dock inte för besiktningstationerna, de har ju blivit fler även i glesbygden.



Om staten definierar att besiktning ska finnas på orter med en viss mängd invånare, så kommer det innebära krav på att även annan service ska följa samma principer.

Det kommer förmodligen förbli så att vissa har längre väg till besiktning, och annan service, än andra. Det är en naturlig följd av att vi bor i ett land med stora avstånd. Den viktigaste tillgänglighetsåtgärden gällande besiktning är sannolikt att fordonsägare som bor i glesa delar av landet, och inte har en besiktningstation i relativ närhet, kan boka besiktning och samordna detta när de ändå beger sig till den närmsta tätorten, där det i regel finns en eller fler besiktningstationer.

En annan tydlig följd av konkurrensutsättningen 2010 är att besiktningföretagen anpassat sina öppettider för att bättre passa kundernas situation. Samtidigt har möjligheten att boka besiktning blivit väsentligt mer flexibel än tidigare, både i form av att det går att boka besiktning på vilken station man vill, samt välja dag och tid. Tidigare tilldelades fordonsägaren helt enkelt en dag och tid och behövde infinna sig. Utvecklingen mot ökat öppethållande och mer flexibilitet är därmed också en tillgänglighetsvinst.

Att bibehålla logiken där kundernas önskemål efter bokningstider styr bemanning och öppethållande, är därmed en nyckelåtgärd för att upprätthålla den tillgänglighetsförbättring som omregleringen lett till.

Det kan finnas skäl att vara kritisk till att konkurrensutsätta vissa sektorer. Politiken borde dock rikta in sig på sektorer där konkurrensen inte gjort saker bättre. Eventuella förslag om att reglera besiktningsmarknaden måste utgå från hur verkligheten ser ut - och verkligheten är att konkurrensutsättningen förbättrat tillgängligheten, eliminerat köerna och förbättrat öppettiderna på bred front. Så även i glesbygden.

Riksdagens bilnätverk har besiktningpriserna på sin radar – rapport visar låga priser jämfört med grannländerna

Det finns ett stort fordonsintresse bland många svenskar. Detta intresse märks också i maktens korridorer. Sedan många år tillbaka har Riksdagen ett eget bilnätverk, som samlar fordonsintresserade riksdagsledamöter till olika evenemang och aktiviteter.

En av dem som sammankallar nätverket är Lars Beckman (M), riksdagsledamot från Gävle. En högaktuell fråga inom bilnätverket är alltid kostnaden för att äga och köra bil.

– Sverige har 5,5 miljoner bilister och det är viktigt att politiken arbetar för att värna mobiliteten i vårt land. Det behövs låga priser på drivmedel och bra vägunderhåll som ger förutsättningar för högre hastigheter på våra vägar. En tillgänglig fordonskontroll till rimliga priser är också en viktig del, säger Beckman.

Även om besiktningkostnaden utgör en mycket liten del av fordonsägarens totala kostnader, så är det ändå en relevant sak att följa för Beckman och hans kollegor i nätverket. För att skaffa sig en bättre uppfattning om hur Sverige ligger till, och hur konkurrensutsättningen 2010 påverkat tillgängligheten till besiktning uppdrog Lars åt Riksdagens utredningstjänst (RUT) att titta på dessa frågor.

Nu har RUT tittat på den svenska modellen och även jämfört den med några av våra grannländers system. Lars Beckman tycker att rapporten visar på flera viktiga saker:

–Sverige gjorde rätt som omreglerade besiktningen. Vi har i jämförelse med våra närliggande länder förhållandevis låga kostnader för besiktning, och korta köer. Jag kommer ihåg den tiden när man fick vänta i månader på besiktning men nu kan många beställa och få en besiktning genomförd samma dag. Rapporten visar också att hela Sverige har tjänat på konkurrensutsättningen då tillgängligheten är bättre även i våra glest befolkade områden, konstaterar Beckman.


Lars avslutar genom att avfärda argumentet att besiktningen ska återregleras. Tvärt om finns det en balans i hur dagens system är upplagt, menar han.

– Systemet fungerar förhållandevis väl idag tycker jag. Att återreglera besiktningen skulle leda till att köerna återinfördes. Varför skulle staten lägga skattepengar på att köpa bilprovningföretag och införa monopol igen?

Kostnaden för besiktning i några länder

LAND	PRISINTERVALL (SEK)	OMFATTNING AV KONTROLLEN
Sverige	500–700 kr	Trafiksäkerhet och miljökontroll
Tyskland	1400–1700 kr	Trafiksäkerhet och miljökontroll
Norge	500–1800 kr	Trafiksäkerhet och miljökontroll
Danmark	430–1000 kr	Trafiksäkerhet och miljökontroll

Källa: riksdagens utredningstjänst



Avreglering lär leda till ökade kostnader för fordonsägare och staten

I Sverige finns ett oberoendekrav som innebär att de företag som besiktar fordon inte på något sätt får vara beroende av eller kopplade till branscher med konkurrerande intressen, som exempelvis taxibranschen, fordonsverkstadsbranschen eller fordonstillverkarna. Syftet är att genom denna mekanism eliminera risken för systematisk opartiskhet i fordonskontrollen. Upplägget innebär också att tillsynsmyndigheterna kan koncentrera sig på att följa att regelverket får önskat utfall, att de ackrediterade besiktningsföretagen håller en jämn och hög kvalitet i sin verksamhet och att teknikerna är duktiga i sin yrkesutövning.

Från vissa håll hörs förslag om att en avreglering av marknaden i form av att tillåta fordonsverkstäder att besikta skulle innebära högre tillgänglighet. En sådan avreglering skulle leda till att dagens oberoendekrav skulle avskaffas. Istället skulle det krävas en omfattande kontrollapparat från samhället för att säkerställa att besiktningen sker opartiskt.

I Norge får verkstäder besikta bilar. Besiktning, som i Norge kallas EU-kontroll eller PKK, kostar 500 till 1 800 kronor, jämfört med cirka 500 till 700 kronor i Sverige. Det blir alltså inte per automatik billigare för fordonsägaren om besiktningen sköts av verkstäder.

Tillgängligheten till besiktning tycks också vara snarlik som i Sverige.

För att kontrollera att norska besiktningsutförare genomför opartiska besiktningar sker varje år nära 5 000 stickprovskontroller från myndigheten Statens vegvesen. Utöver det genomförs cirka 1 500 så kallade systemtillsyner per år. Det är att jämföra med att svenska Swedac och Transportstyrelsen totalt genomför mellan 100 och 200 verksamhetstillsyner per år.

Norska myndigheter dubbelkollar 0,32 procent av alla besiktningar.

Om motsvarande kontrollapparat skulle tillämpas i Sverige, så skulle det innebära 16 000 stickprovskontroller per år.

Frågan är också om det är tillräckligt att kontrollera tre promille av besiktningarna – för att vara säker på att besiktningen sker opartiskt och utan hänsyn till andra kommersiella intressen krävs förmodligen tätare kontroller än så. Ett land där kontrollanterna kontrolleras mer och tätare än i Norge är Nederländerna, där det finns 10 000 besiktningsstationer, enligt Transportstyrelsen som varit på plats och besökt sina myndighetskollegor. Även i Nederländerna får verkstäder besikta. Intressekonflikten som uppstår mellan å ena sidan det kommersiella intresset att underkänna fordon för att öka efterfrågan på reparationstjänster, och å andra sidan behovet av en oberoende kontroll



” Sammantaget skulle verkstadsbesiktning alltså bli en mycket dyr historia för samhället.

för att påvisa om fordonet håller sig till gällande krav, hanteras i Nederländerna genom en omfattande kontrollapparat.

Under 2024 genomförde den statliga myndigheten RDW exempelvis över 215 000 så kallade ”re-inspections” av lätta fordon vilket innebär att ett fordon som besiktas sedan besiktas om av en statligt anställd besiktningstekniker. Sammantaget kontrolleras 2,5-3 procent av alla genomförda besiktningar på detta sätt.

Om motsvarande apparat hade tillämpats i Sverige hade det inneburit att över 150 000 redan besiktade fordon hade behövt kontrolleras igen av svenska myndigheter – bara för att säkerställa så att dessa besiktats på ett opartiskt och korrekt sätt.

Sammantaget skulle verkstadsbesiktning alltså bli en mycket dyr historia för samhället. I Nederländerna har detta lösts genom att företagen som besiktat betalar 5 euro per besiktning till myndigheten RDW. I en svensk kontext skulle detta innebära en finansiering på motsvarande 300 miljoner kronor – för att se till att verkstäderna inte fuskar med besiktningen. Sannolikheten är förstås mycket stor att denna kostnad vältras över på fordonsägaren. I Sverige kostar Transportstyrelsens tillsyn 70 öre per besiktning

– tillsynen är därmed nästan 80 gånger dyrare i Nederländerna än Sverige. I Norge finansieras tillsynen av verkstäderna av skattemedel, där Statens vegvesen har cirka 2,3 miljarder kronor i årlig budget för trafikant- och fordonstillsyn – där tillsyn av besiktning utförarna är en del.

Samtidigt ska noteras att fordonsverkstäder i många fall har stora svårigheter att rekrytera personal. Adderas en ytterligare arbetsuppgift så behöver det finnas personal för det och utrymme i schemat. Medan ett besiktningorgan enbart utför besiktningar, behöver en verkstad som tillåts besikta ha kapacitet utöver besiktning att utföra bokad service, reparationer och andra uppgifter. Frågan är alltså om de cirka 700 verkstäder som finns i Sverige har kapacitet att också besikta fordon.

Det går alltså inte att säga att 700 verkstäder kommer innebära att kapaciteten för besiktning skulle fördubblas. Det går inte att jämföra verkstäder vars huvudsyssla är att reparera fordon, med 630 besiktningstationer vars enda syssla är att kontrollera fordon enligt gällande lagar och föreskrifter.

Branschnyheter



Hårdare kontroll av besiktningsföretagens styrelser

NYHET Sedan 1 januari 2026 ställs det hårdare krav på ledningen av besiktningsorgan. Numera sker en prövning av lämpligheten hos styrelseledamöter och suppleanter i besiktningsföretag, en kontroll som kompletterar sedan tidigare gällande prövning av VD och andra i ledande ställning med bestämmande inflytande över verksamheten. Bakgrunden till förändringen är Riksrevisionens granskning av omregleringen av besiktningsmarknaden, en granskning som publicerades 2021. Riksrevisionen rekommenderade i sin rapport att fordonslagen skulle justeras så att Swedac ska lämplighetspröva besiktningsföretagens styrelser.

Det finns enligt regeringen inga indikationer på att dagens besiktningsmarknad är särskilt brottsutsatt eller att ackrediterande besiktnings-

organ inte lever upp till de högt ställda kraven på verksamheten. Regeringen menar dock att det inte går att utesluta att oseriösa aktörer kan försöka ta sig in på marknaden. Därför är det motiverat att skärpa kontrollen, menar regeringen. Riksdagen instämde i denna bedömning och röstade igenom lagändringen i full enighet.

Fordonsbesiktningsbranschen delar regeringens bedömning om att en adekvat lämplighetsbedömning är av särskild vikt inom fordonsbesiktningsområdet, eftersom verksamheten till delar utgör myndighetsutövning. Lagändringen förbättrar möjligheterna för Swedac att identifiera oseriösa aktörer, vilket upprätthåller allmänhetens och fordonsägarnas förtroende för besiktningsverksamheten.



Inget kontanttvång för besiktningsföretag

I december 2024 kom Kontantutredningen med sitt slutbetänkande. Utredningen hade bland annat i uppdrag att bedöma vilka sektorer som borde tvingas till kontanthantering. Utredningen kom fram till att besiktningsverksamhet var en sådan sektor.

Utredningen tog felaktigt utgångspunkten att priset för besiktning fortfarande är en offentligrättslig avgift, som är reglerad i lag. Detta var en av huvudorsakerna till att utredningen föreslog kontanttvång för besiktningsföretag. Problemet är bara att priset för besiktning inte varit en reglerad avgift på över 15 år, något som utredaren helt hade missat. Detta påpekade naturligtvis FBB, jämte andra argument om att kunderna nästan uteslutande betalar i förväg eller elektroniskt vid besiktningen.

Dessutom kunde inte utredningen visa varför enbart kostnaden för besiktning, som är en av många tvingande kostnader för bilägare, skulle kunna betalas kontant.

När regeringen hade gått igenom remissvaren om utredningen stod det klart att det inte gick att motivera ett kontanttvång för besiktningsföretag. Kvaliteten i utredningen var helt enkelt för låg, och det går inte att inskränka avtalsfriheten mellan kund och företag på så lösa juridiska grunder.

Det står besiktningsföretag fritt att avtala med fordonsägare att ta betalt för tjänsten i kontanta medel. Däremot ska inte staten tvinga företagen till det.

Källor

Bilder från besiktningsverksamhet har tillhandahållits av besiktningsorganen. Fordonsbesiktningsbranschens årsrapport 2026 baseras på statistik och uppgifter från Vägtrafikregistret, besiktningsorganen, CITA och europeiska besiktningsorganisationer samt andra sakkunniga. Därutöver har bland annat följande underlag och material använts:

- Fordonsbesiktning i Norge och Sverige - Riksdagens utredningstjänst, 2026:195
- Rapport om fordonsbesiktningsmarknaden 2025 – Transportstyrelsen, TSV 2025-14985
- Förutsättningar för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning som kan förbättra luftkvaliteten – Transportstyrelsen, TSG 2022-1737
- Fordonsbesiktning i glesbygd – Transportstyrelsen, TSG 2020-10101
- Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – Transportstyrelsen, TSG 2021-3376
- Mål för transportpolitiken, regeringen
- Allmän riktlinje om EU-kommissionens förslag till ändring av Besiktningspaketet - Europeiska unionens råd, 2025
- FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE om förslaget till 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 - (COM(2025)0180 – C10-0072/2025 – 2025/0097(COD))
- Åtgärder för att stärka kontanternas funktionssätt – Regeringen, prop. 2025/26:199
- Skärpt kontroll av styrelsen i besiktningsorgan – Regeringen, prop. 2024/25:170
- Remiss: Förslag till ändring i kontrollbesiktningsföreskrifterna med följdändringar i andra föreskrifter – Transportstyrelsen, TSF 2024-135
- Besiktningsstatistik 2025 – AB Svensk Bilprovning
- Årsredovisning 2025 – Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
- Nya krav på luftkvalitet kan påverka alla kommuner – Naturvårdsverket lämnar förslag till regeringen – Naturvårdsverket 2025-11-24

Summary

The Swedish Association for Motor Vehicle Inspection continuously inspects vehicles' compliance with road safety and environmental requirements, as mandated by the Swedish authorities. By regular inspection of motor vehicles, carried out by independent inspection companies, we can ensure that vehicles maintain high road safety levels and environmental standards. However, the current regulation is flawed and needs updating:

- Vehicles which emit too many harmful substances and particles risk passing the inspection due to tolerant emission threshold levels and outdated testing methods.
- Vehicles with deficiencies in road safety systems, functions and construction risk passing inspections due to the regulations not being up to date with contemporary vehicle design and functions.
- Electrical cars are not being tested and controlled in a proper manner.
- There is no regulation covering autonomous and connected vehicles.

Sweden has a proud history of developing safe vehicles and has, for a long time, been at the forefront in tackling climate and environmental issues, as well as establishing effective road safety measures. By rectifying the flaws in the current regulations, and thereby increasing our possibility to detect faulty vehicles, thousands of lives could potentially be saved each year by reduced traffic fatalities and deaths from air pollution.

