



Pressmeddelande - 24 augusti, 2015

Fakta om den svenska implementeringen av EU:s nya besiktningsdirektiv

Med anledning av spekulationer i dagens media publicerar Opus Group här fakta om EU:s nya besiktningsdirektiv, den svenska implementeringen samt bilbesiktningsbranschens slutsatser.

EU:s besiktningspaket

Ett nytt EU-direktiv för kontrollbesiktning av fordon (Direktiv 2014/45/EU) antogs våren 2014. Det nya direktivet innehåller en rad skärpningar som bl.a. införande av kontroll av elektroniskt styrda säkerhetssystem, införande av kontroll av fordon med hastighet över 40 km/h mm. Direktivet kommer att implementeras successivt fram till 2018 genom lagstiftning i respektive medlemsstat. Huvudsyftet med besiktningspaketet är att förbättra trafiksäkerheten på Europas vägar genom en **höjd lägstanivå** för fordonsbesiktningen och ökad harmonisering mellan medlemsstaterna genom att göra bedömningarna mer enhetliga. Besiktningspaketet är ett så kallat **minimidirektiv**, vilket innebär att varje medlemsstat har rätt att ha **strängare**, men **inte mildare**, regler än det som direktivet föreslår.

Hur ofta ska man besiktiga sin bil?

I det nya EU-direktivet har man **inte** ändrat de så kallade **inställelseintervallen**, det vill säga hur ofta ett fordon måste besiktigas. Enligt EU:s minimikrav för fordon under tre och ett halvt ton, ska första kontrollbesiktningen ske efter fyra år. Därefter ska ny besiktning ske senast vartannat år. Detta system betecknas därför ofta 4-2-2. Drygt hälften av EU-länderna tillämpar redan idag tätare intervaller än minimikravet. I Sverige ska exempelvis den första fordonsbesiktningen ske efter tre år, den andra efter ytterligare två år och därefter årligen. Detta system kallas 3-2-1. Det första steget i att implementera direktivet i Sverige togs när regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att utvärdera hur Sverige skall förhålla sig till det nya direktivet och föreslå rekommenderade åtgärder. Ett alternativ som konsekvens utreds är att "glesa ut" intervallerna mellan varje besiktning, från 3-2-1 till 4-2-2. Detta trots att EU-direktivets intentioner **inte** är sänkta ambitionsnivåer för besiktningspolitiken utan tvärt om ökade ambitionsnivåer.

Vad skulle en utglesning av besiktningsintervallerna innebära?

Det förebyggande underhållet väntas minska radikalt om personbilar besiktigas mer sällan. Redan efter att en genomsnittlig svensk bil blivit tre år sjunker verkstadsservicen drastiskt. Nödvändiga reparationer riskerar att försenas eller utebli för fordon som missar fack-mannamässig bedömning via besiktningsföretag eller verkstad. Bilbesiktningen bidrar till en minskad miljöpåverkan och ökat miljökunnande bland fordonsägare. Avgasmätningen som utförs vid en kontrollbesiktning kontrollerar att utsläppen håller sig inom de gränsvärden som Transportstyrelsen fastslagit för fordonet och dess ålder. Kontrollen av bilarnas utsläpp är vår viktigaste insats för att minska fordons trafikens miljöpåverkan. Klimat och miljö riskerar därför att drabbas negativt av en utglesning. Om svenska bilars avgasreningssystem inte kontrolleras tillräckligt ofta, är det sannolikt att utsläppen ökar. Sverige har många gamla bilar, vars genomsnittliga körsträcka är jämförelsevis hög ända upp till cirka femton års ålder. Det är just äldre bilar som oftast drabbas av fel, vilket medför ökad risk för trafikolyckor. Det svenska klimatet orsakar även mer rostproblem än i sydligare länder och slitage- och korrosionsrelaterade fel ökar snabbt med stigande ålder på fordonet. Tyska forskare har utrett vad den samhällsekonomiska effekten skulle bli ifall Tyskland, som idag tillämpar 4-2-2, valde att övergå till tätare besiktningsintervaller¹. Enligt studien vore det samhällsekonomiskt lönsamt att övergå till 3-2-1 eller 3-2-2-1. Studien konstaterade att stater med högre krav förlorar på att sänka sig till miniminivån. Välfärdslusterna vid en sådan reform skulle bli högre än kostnadsbesparingarna för bilägarna.

Bilbesiktningsbranschens slutsatser och kommentarer

Förra året skrev tidskriften The Economist att Sverige har världens säkraste vägar². En av anledningarna till detta är våra högt ställda ambitioner för regelbunden fordonsbesiktning. SWETIC-SF välkomnar därför den utveckling mot



högre krav, tydligare regler och förbättrad likvärdighet för bilbesiktningen i hela EU som direktivet kan medföra. En utglesning av besiktningintervallerna innebär däremot **ökade risker för trafikolyckor och miljöskadliga avgasutsläpp**. Därför ställer sig såväl bilbesiktningens bransch som exempelvis Bil Sweden och NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) kritiska till idén att glesa ut intervallerna. Låt istället Sverige fortsätta att vara ett föregångsland för trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan från fordon.

¹ http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2601329

² <http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/02/economist-explains-16?fsrc=scn/fb/te/bl/ed/whyswedenhassofew-roaddeaths>

Mölndal 24 augusti 2015
Opus Group AB (publ)

För ytterligare information, vänligen kontakta
Magnus Greko, VD och koncernchef
Telefon: +46 31 748 34 00
E-post: magnus.greko@opus.se

Peter Stenström, Investor Relations
Tel: +46 765 25 84 93
E-post: peter.stenstrom@opus.se

Om Opus Group

Opus Group är ett ledande bilprovningföretag med starkt fokus på kundservice och innovativ teknologi. Opus Group är en av de ledande aktörerna inom bilprovning i USA och Sverige. Opus Bilprovning har 74 bilprovningstationer i Sverige. Opus Inspection bedriver bilprovningprogram i USA, Chile, Peru, Pakistan och på Bermuda och är verksamt inom försäljning och service av emissionskontrollutrustning i Nordamerika och Mexiko. Opus Groups omsättning 2014 uppgick till ca 1 458 MSEK. Opus Groups aktier är noterade på Nasdaq Stockholm.

FFFS 2007:17 (10 kap 11§) (SFSA rules) - Informationen i detta pressmeddelande offentliggörs enligt bestämmelserna i lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden. Informationen lämnades för offentliggörande den 24 augusti 2015 kl. 13.00.

OPUS GROUP AB (publ)