

Kulturdepartementet
Enheten för medier och demokrati

Angående remiss av delbetänkande Distribution av radio och tv i det nya medielandskapet SOU 2025:116

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

Mobility Sweden har tagit del av delbetänkandet "Distribution av radio och tv i det nya medielandskapet" (SOU 2025:116) från Distributionsutredningen 2024. Vi har fokuserat på delbetänkandets avsnitt 11 gällande framhävande av innehåll av allmänintresse som tillhandahålls över Internet, samt avsnitt 12 gällande analog radiomottagning i fordon med tillhörande författningsförslag.

Mobility Sweden motsätter sig utredningens förslag kring framhävande av innehåll av allmänintresse vad gäller fordon, medan vi ställer oss bakom utredningens förslag kring ett nationellt krav på FM-mottagare i fordon, med vissa kommentarer.

Framhävande av innehåll av allmänintresse som tillhandahålls över Internet

Framhävande av innehåll av allmänintresse är i grunden positivt

Mobility Sweden delar utredningens uppfattning om mediernas stora betydelse i ett demokratiskt samhälle. Med ett försämrat omvärldsläge och snabba geopolitiska förändringar, i kombination med ett extremt flöde av information som många gånger är svår att källgranska, är det av stor vikt att säkerställa tillgång till neutral och pålitlig information.

Av betänkandets avsnitt 11 framgår att AV-direktivet är ett minimidirektiv och att medlemsstaterna har en möjlighet, men inte en skyldighet, att införa regler om framhävande av innehåll av allmänintresse. Detta ser Mobility Sweden som positivt eftersom det ger möjlighet till flexibilitet och samtidigt införa svenska regler på ett sätt som är till fördel för Sverige. Av den anledningen anser vi att fordon som registreras i Sverige inte ska omfattas av utredningens förslag.

Risk för kostnadsdrivande åtgärder med begränsad nytta för fordonsägare

Mobility Sweden tolkar utredningens författningsförslag till lag om framhävande av medietjänster av allmänintresse 2 § som att en fordonstillverkare per definition kan betraktas som en "leverantör av användargränssnitt", där "användargränssnittet" utgörs av fordonets infotainmentsystem och där vissa funktioner tillsammans kan utgöra "medietjänst för ljudradio eller TV". Förslaget till ny lag som det nu är skrivet skulle således komma att omfatta fordonstillverkare och importörer av fordon till den svenska marknaden, dvs. Mobility Swedens medlemmar.

Personbilar tillverkas i stora serier för att registreras på marknader över hela världen. Genom EU-typgodkännandet säkerställs den fria rörligheten inom EU genom att fordon som är godkända i en medlemsstat kan registreras i övriga medlemsstater. Alla nationella särkrav innebär en ytterligare börda och konkurrensnackdel, inte bara för fordonstillverkarna, utan även för de företag som importerar fordon till Sverige.

Av betänkandet (sid. 222) framgår att SR anser att det finns behov av en framhävandereglering för att garantera att lyssnare enkelt hittar SR:s innehåll, bland annat i smarta högtalare och i bilen. Mobility Sweden motsätter sig inte själva utgångspunkten för att det kan finnas behov av en framhävandereglering. Däremot anser vi att det redan i dagsläget är enkelt att hitta SR:s innehåll i bilen.

Eftersom den föreslagna lagen sannolikt behöver kompletteras med förordning och föreskrifter för att inte lämna allt för stort tolkningsutrymme, är vår uppfattning att denna ytterligare regelbörda skulle riskera att bli kostnadsdrivande samtidigt som nyttan kan ifrågasättas. Det går i nuläget inte att förutse vilka krav som kan komma att införas genom förordning och föreskrifter.

Enkla användargränssnitt är en konkurrensfördel

Ett typiskt infotainmentsystem är utrustat med ett antal förinstallerade applikationer, för till exempel navigation, radio, mediaspelare, Internetåtkomst, kameror och för att styra AC, kupébelysning, säten m.m. Användaren kan även ladda ner egna applikationer och skapa favoriter av de applikationer man använder mest. Man laddar enkelt ner valfria public service-applikationer eller, vilket sannolikt är vanligast, speglar sin telefon i bilens infotainmentsystem via Apple CarPlay eller Android Auto.

Åtkomst till radio sker enkelt via infotainmentsystemet och som framgår av avsnittet nedan utrustas i princip alla fordon på den svenska marknaden med FM-mottagare vid sidan av digital radiomottagare. Användaren kan själv välja digital- eller analog mottagning och det är vanligt att fordonet själv växlar mellan digital- och analog mottagning beroende på vilken som för tillfället är bäst. Vid digital mottagning brukar radiostationerna presenteras i bokstavsordning, medan radiostationerna vid analog mottagning presenteras i frekvensordning. Det är en tydlig ordning som underlättar för användaren.

Fordonstillverkarna lägger stor energi på att utforma enkla, hierarkiska och självinstruerande gränssnitt med tydliga displayer då detta är en viktig konkurrensfaktor i sig. Som fordonsägare/förare har man dessutom ett eget ansvar att ta del av instruktioner och manualer för att kunna bruka fordonet på ett korrekt och säkert sätt. Mot bakgrund av detta kan Mobility Sweden inte se något rimligt skäl att införa ytterligare nationella krav riktade mot fordon vad gäller framhävande av innehåll av allmänintresse som tillhandahålls över Internet. Föreslagna krav skulle leda till att infotainmentsystem i fordon som ska registreras i Sverige måste konfigureras på ett speciellt sätt jämfört med fordon avsedda att registreras i andra länder. Vidare rör sig fordon många gånger över stora avstånd och över landsgränser vilket innebär att innehåll av allmänintresse kan skifta beroende på var fordonet befinner sig. Av betänkandet framgår även att definitionen av "innehåll av allmänintresse" kan komma att förändras över tid, vilket ytterligare talar för att lämna fordonen utanför.

Analog radiomottagning i fordon

Utredningen konstaterar att analog FM-mottagare i fordon bidrar till att möjliggöra radiomottagning på de flesta vägsträckor i Sverige och att befolkningen därmed kan nås av viktig information i händelse av krissituationer, vilket är viktigt för landets beredskap och säkerhet. Mobility Sweden delar utredningens uppfattning och ger således stöd åt förslaget att bilradiomottagare även fortsättningsvis ska kunna ta emot radiosändningar via FM-nätet.

I fordonsförordningen 2 kap. 3 a § finns det nuvarande EU-gemensamma kravet som är begränsat till radiotjänster som tillhandahålls via digital markbunden sändning. Av författningsförslaget framgår att paragrafen bör kompletteras med ett nytt stycke med krav på att nya personbilar och bussar för försäljning eller uthyrning i Sverige även ska kunna ta emot och återge radiotjänster som tillhandahålls via analog markbunden radiosändning.

Genom den befintliga skrivningen i fordonsförordningen har Sverige infört minimikravet enligt EU-rätten vilket endast omfattar fordonskategori M, dvs. fordon för personbefordran. Mobility Sweden anser att förslaget till mer långtgående nationella krav är välmotiverat. Däremot ställer vi oss frågande till varför utredningen väljer att utelämna fordon för godsbefordran, kategori N, när man ändå föreslår utvidgade nationella krav.

Ur ett beredskaps- och säkerhetsperspektiv är det av stor betydelse att även lätta och tunga lastbilar har radiomottagare som kan ta emot information via FM-nätet över hela landet. Genom en fråga till medlemmarna under hösten 2024 kunde konstateras att i princip alla fordon på den svenska marknaden, såväl lätta som tunga, utrustas med FM-mottagare som standard, vid sidan av kravet på digital radiomottagare. Undantagen utgörs främst av specialfordon exempelvis avsedda att brukas under jord i gruvdrift.

Mobility Sweden kan därför inte se att ett utökat nationellt krav på FM-mottagare i såväl personbilar och bussar, som i lätta och tunga lastbilar, skulle innebära någon större förändring jämfört med vad som redan är praxis. Däremot har kravet i sig ett värde ur ett beredskaps- och säkerhetsperspektiv.

Stockholm den 5 mars 2026

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor
Mobility Sweden