

## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande inspektion

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att befintlig föreskrift TSFS 2010:85<sup>1</sup> som reglerar flygande inspektion ersätts med en ny föreskrift. Den nya föreskriften uppdateras avseende nivån på de kompetenskrav som ställs på inspektörerna och vilken typ av förrättning de får göra.

Eftersom Sverige sedan tidigare har reglerat flygande inspektion för alla typer av fordon, innebär det att Sverige redan innan införandet av den nya föreskriften haft fler och utökade krav än vad de kommande EU-gemensamma direktiven förespråkar. Med den nya föreskriften görs en viss anpassning av flygande inspektion för nyttofordon, men Sverige bibehåller möjligheten att reglera och utöva flygande inspektion av alla övriga fordon.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

I början på april 2014 beslutade Europaparlamentet och rådet om tre nya rättsakter inom det så kallade besiktningsspaketet, två nya direktiv som handlar om periodisk kontroll av fordon 2014/45/EU<sup>2</sup> respektive teknisk vägkontroll av nyttofordon i trafik 2014/47/EU<sup>3</sup>, och ett ändringsdirektiv som berör de europeiska bestämmelserna om registreringsbevis 2014/46/EU<sup>4</sup>.

Transportstyrelsen har tidigare genomfört en utredning och lämnat förslag till de förordningsändringar som krävs för att genomföra direktiv

<sup>1</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygande inspektion (TSFS 2010:85)

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen

<sup>4</sup> Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU

2014/47/EU. Dock kvarstår vissa delar av detta direktiv som behöver införlivas i form av föreskrifter. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa respektive direktiv. Ikraftträdande datum är 20 maj 2018. Övergångsbestämmelser finns beträffande riskvärderingssystem.

## **2. Vad ska uppnås?**

De delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU utöver de delar som Transportstyrelsen tidigare föreslagit att regeringen ska reglera genom förändringar i fordonsförordningen (2009:211), behöver införlivas på föreskriftsnivå. Framförallt gäller det följande artiklar:

- Artikel 9, om val av fordon för grundläggande teknisk kontroll.
- Artikel 10, om de tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder.
- Artikel 11, om kontrollanläggningar.
- Artikel 12, om bedömning av brister.
- Artikel 14, om uppföljning vid större brister eller farliga brister.
- Artikel 16, om kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Om ingenting görs blir effekten att Sverige inte uppfyller sitt åtagande gentemot Europeiska unionen. Kommissionen öppnar i så fall ett överträdelseärende mot Sverige och kan väcka talan i EU-domstolen.

### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Området är sedan tidigare reglerat i svensk lagstiftning.

### **3.3. Regleringsalternativ**

Eftersom förslagen innebär förändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion anser Transportstyrelsen att det är lämpligast att införliva dessa artiklar i nya föreskrifter om flygande inspektion. Att införliva artiklarna i fordonsförordningen eller i en ny förordning, är inte aktuellt. De nuvarande föreskrifterna, TSFS 2010:85 kommer att upphävas och ersättas av ny föreskrift om flygande inspektion. Transportstyrelsen har ett bemyndigande i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) att meddela föreskrifter om omfattningen av flygande inspektion.

Eftersom besiktningspaketet innebär en harmonisering i hela EU-området och att föreskriften för flygande inspektion hänvisar till bilagorna i föreskriften för kontrollbesiktning, så föreslår Transportstyrelsen att föreskrifterna om flygande inspektion respektive kontrollbesiktning beslutas tillsammans som en helhet.

#### **4. Vilka är berörda?**

Förslagen berör Polismyndigheten, registrerade fordonsägare, ackrediterade besiktningsorgan, ackrediterade verkstäder som reparerar och provar fordon, fordonsverkstäder, SWEDAC och Transportstyrelsen.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1. Företag**

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

De ändringar som Transportstyrelsen föreslår jämfört med innehållet i nuvarande föreskrifterna TSFS 2010:85 är övervägande förändringar hur polisman och bilinspektör ska arbeta vid en flygande inspektion, i syfte att harmonisera vägkantskontroller och bedömningar av fordonstekniska brister inom Europa.

Utöver de ändringar som följer av direktivet, tar Transportstyrelsen tillfället i akt och genomför ytterligare ändringar och rättelser som identifierats av Polismyndigheten, besiktningsorgan och Transportstyrelsen, sedan föreskrifterna senast reviderades.

Sammantaget bedöms dessa förändringar inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

##### **5.2. Medborgare**

Staten kontrollerar att fordon inte har försämrats i otillåten grad genom periodisk kontrollbesiktning av fordon samt flygande inspektion. Föreskriften för flygande inspektion hänvisar till bilagorna i föreskriften för kontrollbesiktning, vad gäller omfattningen och bedömningen av dessa kontroller. För att medborgare ska känna sig trygga i trafiken, är det viktigt att kontrollerna bidrar till att upprätthålla en god miljö- och trafiksäkerhet av fordonen. Föreskrifterna ska bidra till att besiktningstekniker, polisman och bilinspektör hittar bristfälligheter och bedömer en eventuell brist på ett

korrekt och enhetligt sätt. Fordonen med allvarliga brister ska underkännas och fordonen utan brister eller med ringa brister ska godkännas. Ett föreläggande att avhjälpa brister och låta fordonet genomgå en ny kontroll eller reparation och provning vid en ackrediterad verkstad kan inte överklagas till Transportstyrelsen. Därför är det viktigt att Transportstyrelsens föreskrifter ger en tydlig och väl avvägd grund för bedömning.

### **5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner**

Förslagen påverkar till viss del Polismyndigheten eftersom direktivet syftar till att öka kvaliteten och omfattningen på flygande inspektioner inom Europa. Ett krav som behöver införlivas i Transportstyrelsens föreskrifter är kravet på att mer ingående tekniska kontroller ska genomföras med mobil kontrollenhet, på en angiven kontrollplats eller vid ett närliggande besiktningsorgan. Vidare ska såväl mobila enheter såsom fasta kontrollplatser ha lämplig utrustning för kontroll av skicket på bromsar, bromseffektivitet, styrning, fjädring och vid behov utrustning för att kontrollera emissioner och buller. I stora delar av landet saknas detta vilket innebär investeringar i utrustning eller medel i syfte att ersätta närliggande besiktningsorgan i den mån sådana utnyttjas.

### **5.4. Externa effekter**

Flygande inspektion i sig har en positiv effekt på trafiksäkerheten och miljön, men de förändringar som föreslås genom dessa föreskrifter bedöms inte ha några betydande externa effekter. Hela området är sedan tidigare reglerat i Sverige för alla typer av fordon, och de förändringar som föreslås i direktivet har i sammanhanget endast marginell påverkan på de nationella regelverken.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Transportstyrelsen har idag föreskrifter för flygande inspektion av fordon. Att ändra eller införa ett antal förändringar i dessa föreskrifter torde vara det enklaste och snabbaste alternativet, att införliva delar av direktiv 2014/47/EU. Att helt ta bort de delar i befintliga föreskrifter som inte ska regleras enligt detta direktiv är inte ett alternativ, då medlemsstaterna ges möjlighet till utökad reglering och direktivet införlivar en EU-gemensam miniminivå, som på sikt bedöms komma att utökas.

Transportstyrelsens bedömning är att det inte finns några andra alternativ än att meddela föreskrifter, med utgångspunkt från det bemyndigande som Transportstyrelsen har genom 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av flygande inspektion med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Transportstyrelsens föreskrifter överensstämmer med de skyldigheter som följer av gemenskapens reglering på området. Såväl nu gällande direktiv 2000/30/EG<sup>5</sup> och kommande direktiv 2014/47/EU är s.k. minimidirektiv som tillåter medlemsländerna att utöka omfattningen av den tekniska vägkontrollen av fordon. Befintliga föreskrifter TSFS 2010:85 går utöver de minimikrav som direktiv 2014/47/EU ska införliva.

Några andra internationella regelverk som berörs föreligger inte.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Sverige ska, med undantag för bestämmelserna angående riskvärderingssystem (artikel 6 och bilaga 1), tillämpa bestämmelserna i direktivet 2014/47/EU senast från och med den 20 maj 2018. Transportstyrelsen har i sin utredning om införlivande av det s.k. besiktningspaketet till regeringen föreslagit att förordningsförändringarna bör träda ikraft den 4 februari 2018. Förslaget innebär att hänsyn då tas till den stordatormigrering som Transportstyrelsen genomför samt till den ökade belastningen som såväl besiktningsbranschen som Transportstyrelsen har under våren.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet

---

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG, av den 6 juni 2000, om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Genom regleringen så bidrar vi, fullt ut, till att funktionsmålet ska uppnås. Sverige bibehåller den högre nivån på de tekniska fordonskontrollerna, i och med att flygande inspektion redan är reglerat för alla fordonstyper i Sverige. Den föreslagna harmoniserade EU-regleringen sker endast för nyttofordon. På sikt kan dock EU-regleringen komma att utökas och omfatta andra typer av fordon, varvid Sverige då redan infört en bredare omfattning av vilka fordon som omfattas av den reglerade fordonskontrollen på väg.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen innebär förändringar i de nationella reglerna om flygande inspektion, som i sig har bäring mot hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa. Den föreslagna harmoniserade EU-regleringen har ingen större påverkan mot dessa mål, då Sverige redan med befintlig reglering har en bredare omfattning av vilka fordon som omfattas av fordonskontrollerna på väg än vad EU-regleringen ställer krav på.

### C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Sammantaget innebär det s.k. "besiktningsspaketet" högre krav på genomförande av flygande inspektion vilket bör vara positivt för transportsnäringen.	I de fall polisen saknar mobil kontrollenhet eller kontrollplats behöver fordonet föras till ett närliggande besiktningssorgan vilket kan leda till ökad tidsåtgång.		Den tid som tas i anspråk för transport till ett närliggande besiktningssorgan, kan kompenseras genom en effektivare kontroll i hall.
<b>Medborgare</b>				För enskilda medborgare bedöms ändringarna inte medföra några konsekvenser.
<b>Staten m.fl.</b>	Tydligare regler och stöd för bedömning av brister är positivt för Polismyndigheten vad avser flygande inspektion och SWEDAC vad avser tillsyn över ackrediterade företag. Sverige uppfyller genom dessa förslag införlivandet av direktiven.	Kräver information/utb. Kan kräva förändringar i stödsystem.		
<b>Externa effekter</b>				Transportstyrelsens bedömning är att förändringarna inte kommer att innebära mätbara effekter på miljö- och trafiksäkerheten.
<b>Totalt</b>				

## **D. Samråd**

Transportstyrelsen har, i enlighet med 8 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) genomfört samråd med Polismyndigheten under arbetet med förändringarna av Transportstyrelsens föreskrifter om flygande inspektion.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Patrik Sveder  
Sektion fordonsgodkännande  
Tel: 010-495 55 45