

Konsekvensutredning av införlivandet av direktiv 2014/45/EU i Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning

Transportstyrelsens förslag:

Ge ut nya föreskrifter och allmänna råd om kontrollbesiktning samt undantag från periodisk besiktning, som en följd av införlivande av direktiv 2014/45/EU vilket innehåller de minimikrav av vad en periodisk kontrollbesiktning ska innehålla. Vidare föreslås därutöver ett antal ändringar mot bakgrund av synpunkter och förslag som framförts från bl.a. besiktningensbranschen. Samtidigt föreslås då upphävande av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:84) och allmänna råd om kontrollbesiktning och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1991:1) om undantag från kravet på kontrollbesiktning i vissa fall.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I början på april 2014 beslutade Europaparlamentet och rådet om ett nytt direktiv som handlar om periodisk kontroll av fordon. Rättsakten heter:

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

Transportstyrelsen har tidigare genomfört en utredning¹ och lämnat förslag till de förordningsändringar som krävs för att genomföra bl.a. direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet samt bemyndigande att föreskriva om undantag från periodisk besiktning.

Dock kvarstår vissa delar i direktiv 2014/45/EU som behöver införlivas i form av föreskrifter.

¹ Införlivande av ”besiktningsspaketet” TSG 2015:1382.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa direktivet och tillämpas från och med den 20 maj 2018.

2. Vad ska uppnås?

De delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, som inte regleras nationellt genom fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) behöver införlivas på föreskriftsnivå. Framförallt gäller det följande artiklar:

- Artikel 2, om undantag från periodisk besiktning.
- Artikel 7, om bedömning av brister.
- Artikel 8, om trafiksäkerhetsintyg.
- Artikel 9, om uppföljning av brister.
- Artikel 10, om provningsbevis.
- Artikel 11, om provningsanläggningar och provningsutrustning som dock redan har införlivats genom föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan (TSFS 2015:18).
- Artikel 13, om inspektörer som införlivas genom ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker (TSFS 2010:90).
- Artikel 17, om delegerade akter och genomförandeakter

Utöver införlivande av delar av direktivet 2014/45/EU föreslås ytterligare ändringar i föreskrifterna. Sedan den föregående revideringen av föreskrifterna (2011), har ett antal förändringsförslag kommit in till Transportstyrelsen. Förslagen rör ändringar av bedömningen av brister i olika system, vad som ska kontrolleras och med vilken metod samt hur brister ska rapporteras till Transportstyrelsen efter avslutad besiktning. Besiktningsbranschen har önskemål om att årtal, när kontrollen ska utföras, ska föras in på ett antal platser i föreskrifterna. Sådana typer av uppgifter finns reglerade i andra föreskrifter utgivna av Transportstyrelsen, t.ex. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, som närmare anger vilka krav system och komponenter ska uppfylla för att fordon ska få tas i trafik. Det har även

kommit in synpunkter på svårigheter att utläsa vilken kravnivå som ställs på olika fordon vid miljökontroll.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs blir effekten att Sverige inte uppfyller sitt åtagande mot 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

Det finns inget alternativ som inte innebär en reglering, eftersom det gäller att implementera direktiv i svensk lagstiftning.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ 1.

Transportstyrelsens förslag till reglering innebär ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning dels för att införliva direktiv 2014/45/EU, dels tillmötesgå önskemål från branschen och förenkla och förtydliga reglerna vid kontrollbesiktning.

Ändringarna som föranleds av direktivet består av:

- att fastställa att kontrollprogram i bilaga 1 i Europaparlamentet och rådets direktiv 2014/45/EU ska gälla vid besiktning av traktor b²,
- att införa uppgift om nationalitetsbeteckning på besiktningsprotokollet,
- att efter utförd besiktning, rapportera bromsarnas prestanda i effektivitet där det krävs,
- att föreskriva om undantag från kontrollbesiktning,
- att föreskriva om uppgifter som fordonstillverkarna ska tillhandahålla besiktningsorganen för genomförande av periodisk kontrollbesiktning,
- att införa vissa kontrollmoment för att uppfylla minimikraven i bilaga 1 till direktiv 2014/45/EU. Tillkommande/ändrade kontrollmoment sker på följande komponenter: hastighetsregulator,

² En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.

färdskrivare, bromsvätskebehållare, frontspiegel, varsellykta, backljus,

Övriga förändringar som föreslås efter synpunkter från bland annat branschen är:

- att införa flera nya bilagor avseende hur inrapportering av besiktningens resultat ska ske till Transportstyrelsen,
- att införa en bilaga som anger hur en avbruten besiktning ska rapporteras till Transportstyrelsen,
- att ändra så att bilaga 7 om avgasreningskrav för motorfordon i bruk i TSFS 2010:84 utgår och inarbetas istället i bilaga 1, samtidigt som en regelförenkling av definitioner och fastställande av kravnivå införs,
- att göra redaktionella ändringar av definitioner samt införande av nya som tidigare använts, men inte beskrivits,
- att på flera ställen i föreskrifterna istället för chassinummer, ange identifieringsmärkning. Detta för att harmonisera med andra författningar,
- att införa en ny paragraf (7 §) i andra kapitlet i föreskriftsförslagen som anger att vad som sägs om kontrollbesiktning, även gäller för fordon som visats ha brister vid flygande inspektion, men som inte behöver genomgå en ny kontrollbesiktning,
- att införa/ändra kontroller av omborrdiagnosystem (OBD), konstruktiv hastighet, reglage för stopplykta på motorcykel,
- föra in koder för komponenter som ska kontrolleras vid kontrollbesiktning och som överrensstämmer med direktiv 2014/45/EU,
- att införa ett nytt sätt att hantera fordon som kan identifieras trots att det instansade identifieringsmärkningen är skadad eller saknas,
- att genomföra en skärpning av kontrollen av bränsletankar för fordon som drivs med gas, som innebär att besiktningen ska avbrytas om kontrollen inte kan utföras av ett besiktningsorgan eller ett intyg visas upp vid kontrollbesiktningen som visar att kontrollen genomförts inom föreskriven tid,

Samtliga ändringar framgår mer detaljerat i föreskriftsförslaget och är markerat med gult, förutom där något strukits.

Alternativ 2.

Ett alternativ till reglering är att inte göra de ändringar som går utöver direktivet 2014/54/EU och som framgår av punktlistan ovan.

Om inte dessa ändringar genomförs så blir konsekvensen att de problem som identifierats av branschen och Transportstyrelsen kvarstår.

Transportstyrelsen föreslår därför inte detta alternativ.

4. Vilka är berörda?

Förslaget berör registrerade fordonsägare, företag som ackrediterade besiktningsorgan, ackrediterade verkstäder som reparerar och provar fordon, fordonsverkstäder, fordonstillverkare samt Polismyndigheten, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) och Transportstyrelsen.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**5.1. Företag**

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 förändringar som Transportstyrelsen föreslår i TSFS 2010:84 är övervägande förändringar i bilagorna, i syfte att harmonisera kontroller och bedömningar av fordonstekniska brister.

Utöver de ändringar som följer av direktivet och dess bilagor, föreslås även ytterligare ändringar och rättningar som besiktningsorganen, Polismyndigheten och Transportstyrelsen identifierat sedan föreskrifterna senast reviderades.

Sammantaget bedöms dessa förändringar inte få några större effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Det kommer dock behövas informations- och utbildningsinsatser samt en del ändringar i företagens och myndigheters IT-system.

För företagen innebär tydligare regler ett stöd för bedömning av brister.

Gränsvärde vid utsläppskontroll

Förenklade regler för att fastställa vilket gränsvärde som ska gälla vid utsläppskontroll av bensindrivna bilar kommer att bespara teknikerna och företagens tid vid besiktningarna. Förenklingen i förslaget av att fastställa gränsvärde, innebär i teorin att fordon av vissa årsmodeller får ett högre gränsvärde för underkännande.

Detta skulle kunna tänkas få en negativ inverkan på miljön. I praktiken innebär det att om ett fel uppstår på avgasreningen som medför för höga avgasutsläpp på de fordon som enligt förslaget får ha ett högre gränsvärde, kommer utsläppsvärdet i de flesta fall även överstiga det nya gränsvärdet, med underkännande som följd.

Det grundas bland annat på uppgifter från Naturvårdsverket som refererar till en studie utförd under 2015 av CITA³, där verket nämner att de fordon som har höga utsläpp ofta har 50-100 gånger högre utsläpp än gränsvärdena.

Förslaget går också i linje med de önskemål som av SWETIC⁴ lämnat till Transportstyrelsen.

Under 2015 underkändes ca 6000 fordon i intervallet 1989-1992 års modell på utsläppskontrollen. När dessa föreskrifter träder i kraft, 2018, är det dessutom stor sannolikhet ett antal av fordonen i årsmodellintervallet 1989-1992 inte längre i trafik. Därmed anser vi att förslaget har mycket liten miljöpåverkan.

Kontroll av omborddiagnosystem

Den kontroll av omborddiagnosystem som föreslås, innebär att besiktningsorganen inte ska underkänna fordon där felkoder förekommer vid besiktningstillfället, som inte är emissionsrelaterade. Underkännande ska ske när det finns emissionsrelaterade felkoder samtidigt som felindikatorn varnar för fel i systemet eller när utsläppen överskrider gränsvärdena. Förslaget innebär också att kontroll av OBD-systemet inte ersätter utsläppskontroll vid tomgång på bilar som drivs med bensin.

Anledningen till denna reglering är att det förekommit underkännanden av fordon på OBD-systemet, som haft felkoder vilket inte varit relaterade till emissioner och resulterat i kostnader för fordonsägaren för felsökning av fordonen med anledning av besiktningresultatet. Hur många fordon som idag underkänns genom att endast utläsa felkoder med OBD systemet är inte fastställt.

³ International Motor Vehicle Inspection Committee

⁴ Swedish Association for Testing, Inspection and Certification

En annan anledning är att eventuell manipulation av OBD-systemet inklusive felindikatorn försvåras genom att en utsläppskontroll utförs även på tomgång på fordon som drivs med bensin för att upptäcka för höga utsläpp. Denna reglering innebär inte att det går någon ytterligare tid för att utföra besiktningen, då mätning av utsläppen ändå ska göras vid förhöjd tomgång.

Naturvårdsverkets har med en skrivelse gett förslag på skärpta gränsvärden för vissa fordon samt uttryckt önskemål om att både utsläppskontroll och OBD-kontroll ska tillämpas vid besiktningen. När det gäller gränsvärdena föreslår Naturvårdsverket en skärpning från nuvarande CO-halt vid förhöjd tomgång på 0,2 respektive 0,3 %, till att dessa fordon istället ska ha gränsvärdet 0,1 %.

Vad avser gränsvärdena så skulle den av Naturvårdsverket föreslagna skärpningen i praktiken troligen inte innebära någon nämnvärd ökning av antalet underkända fordon. Motiveringen ger Naturvårdsverket själva i sin skrivelse genom att de fåtal fordon som underkänns vid besiktningen har utsläppsvärden som är uppemot 50-100 gånger högre än gränsvärdet, vilket innebär att en skärpning av gränsvärdet i dessa fall har väldigt liten betydelse.

Dessutom finns en annan faktor som påverkar resultatet av utsläppskontrollen och det är mätosäkerheten vid mättillfället. Mätosäkerheten är en sammanräknad faktor av både den tolerans mätutrustningen har, samt hur teknikern utför mätningen (längden på mätsonden i avgasröret, tiden teknikern lägger på provet etc.).

Enligt SWEDAC har bland annat ett besiktningsorgan redovisat en mätosäkerhet på 0,1% vid mätning av CO-halt. Det innebär med Naturvårdsverkets förslag att fordon felaktigt både kan godkännas och underkännas beroende på mätosäkerheten. Därför föreslår vi inte denna skärpning av gränsvärden.

Däremot anser Transportstyrelsen att resonemanget om att utföra utsläppskontroller vid tomgång på bensindrivna bilar, även när OBD-kontroll utförs, är motiverad och föreslås enligt texten ovan.

Identifieringsmärkning

Ett nytt förfaringssätt med möjlighet för besiktningsorganen att anmärka på skadad eller saknad identifieringsmärkning, men inte meddela ett föreläggande om registreringsbesiktning, föreslås. Detta underlättar både för besiktningsföretagen och fordonsägaren genom att det ges möjlighet för fordonsägaren att leta på en eventuellt svårfunnen identifieringsmärkning, utan att fordonet behöver genomgå en registreringsbesiktning. Om

identifieringsmärkningen måste stansas in på nytt, ska besiktningsföretaget informera den som inställer fordonet till besiktning om lämplig placering av märkningen och att fordonet måste genomgå en registreringsbesiktning.

Kontroll av bränsletankar på bilar som drivs med gas

Då det på senare tid skett incidenter och olyckor med fordon som drivs av gas i form av att bränsletanken brustit, föreslår vi en skärpning av kontrollen av bränsletankar för dessa fordon. Skärpningen innebär att besiktningen ska avbrytas om kontrollen inte kan ske av besiktningsorganet eller att ett intyg uppvisas vid kontrollbesiktningen. Intyget ska visa att kontrollen genomförts inom föreskriven tid av person eller företag med motsvarande kompetens som ett besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad.

Då det på många av dessa fordon är svårt att se bränsletankarna då de är inbyggda eller dolda med plastskydd eller liknande, utblir ofta kontrollen vilket skulle kunnat förhindra eventuella olyckor.

I föreskrifterna om kontrollbesiktning framgår det att kontroller får utföras utan att system eller komponenter demonteras. Genom förslaget kommer detta inte att vara tillämpligt vad avser kontroll av bränsletanken för fordon som drivs av gas. Då kontrollen redan idag är föreskriven sker ingen förändring i vilken kontroll som ska ske (fastsättning, täthet och skada). Skillnaden är att en kontroll av tanken alltid blir genomförd antingen av besiktningsorganet genom att tanken är frilagd, eller någon med motsvarande kompetens via intyg. Eftersom ingen ny kontroll införs bedömer Transportstyrelsen att det inte kommer påverka företagen mer än att eventuellt granska det intyg som den som inställer fordonet till besiktning har med sig.

Undantag från periodisk besiktning

Bilar och släpvagnar

Idag har Sverige ett generellt undantag från periodisk kontrollbesiktning för fordon av 1950 eller tidigare årsmodell, med undantag från bussar med en totalvikt över 3,5 ton och vissa lätta bilar och lätta släpvagnar som t.ex. utryckningsfordon, gasdrivna fordon, taxi och fordon som används vid övningskörning m.m. Detta är idag reglerat genom 6 kap. 3 § fordonsförordningen. I vägtrafikregistret finns idag ca 25 000 fordon som är av årsmodell 1950 eller tidigare och som omfattas av undantag från periodisk kontrollbesiktning.

Att föreskriva om ett visst fordonsår är inget bra alternativ. Det följer inte förändringen av åldersstrukturen på den svenska fordonsparken och kan leda till handel med falska registreringshandlingar.

Förslaget är att man inför en rullande femtioårsgräns för bilar och släpvagnar. Det innebär att vid dessa föreskrifters i kraftträdande, kommer fordon från 1968 års modell eller tidigare bli undantagna, förutsatt att det finns en godkänd fullständig kontrollbesiktning som är högst 24 månader gammal. Det innebär ytterligare 17 årsmodeller blir undantagna periodisk kontrollbesiktning.

Motorcyklar

För motorcyklar föreslås en rullande fyrtioårsgräns, vilket skulle innebära vid dessa föreskrifters i kraftträdande, att 1978 års modell eller tidigare skulle bli undantagna vilket motsvarar ytterligare 27 årsmodeller mot dagen regler.

Personbilar som tävlingsfordon

Idag registreras personbilar som är tävlingsfordon med en dispensansökan som handläggs av Transportstyrelsen. I samband med ansökan så lägger Transportstyrelsen till en textkod (T71R, T71X, T71Y, T71Z, T71ZE, T71ZK, T71ZS) som innebär att fordonet blir undantagen periodisk kontrollbesiktning i vägtrafikregistret.

Fordonet kommer att kontrolleras av Svenska Bilsports Förbundet (SBF) minst var 8:e månad. (Troligtvis oftare enligt Transportstyrelsens bedömning). Denna kontroll, borgar för en fortlöpande kontroll av att fordonen uppfyller kraven. Förslaget är att samma rutin som idag fortsätter att tillämpas, då detta är ett fungerande system.

Ingen förändring behöver utföras och konsekvenserna uteblir.

Motorcyklar som tävlingsfordon

Förslaget innebär att motorcykel registrerad som tävlingsfordon och som utmärkts med textkod T71MC ska undantas från periodisk kontrollbesiktning. I vägtrafikregistret finns idag cirka 2000 motorcyklar i trafik med denna textkod.

Amatörbyggen

För fordon som är registrerade som amatörbyggda eller bilar uppbyggda med byggsats, föreslås att de ska ges möjlighet att undantas från periodisk besiktning, under förutsättning att dessa sällan eller aldrig användas i trafik samt utseendemässigt och tekniskt efterliknar fordon som är 50 år eller äldre för bilar och släpvagnar, eller 40 år och äldre för motorcyklar.

Dessa fordon måste genomgå en registreringsbesiktning för att kunna utnyttja undantaget från periodisk kontrollbesiktning.

Idag finns ca 5000 fordon registrerade i vägtrafikregistret som tillhör dessa kategorier. Hur många av dessa som kan och vill utnyttja detta undantag går inte att svara på.

Fordon på öar utan fast förbindelse

Transportstyrelsen föreslår vidare att fordon som permanent befinner sig på öar utan fast förbindelse undantas från periodisk kontrollbesiktning.

I dag erbjuder ett antal besiktningsorgan fordonsägare, vars fordon är belägna på öar utan fast förbindelse, att åka ut till ön och genomföra en kontrollbesiktning under mer fältmässiga förhållanden. För att inte kostnaderna för fordonsägaren ska bli astronomiska, ansöker besiktningsorganen om undantag från viss kontrollutrustning och genomför vissa kontrollmoment med alternativa metoder. Enligt uppgifter från besiktningsorganens branschorganisation SWETIC, var det 299 fordon, (inräknat efterkontroller) som genomgick denna förenklade besiktning på öar år 2014. Det innebär fordon på öar som inte är upptagna i föreskriftsförslaget, omfattas av undantaget på periodisk kontrollbesiktning. Antal fordon bör vara väldigt lågt. För att erhålla ett undantag från periodisk kontrollbesiktning, krävs en ägarbunden dispens som ansöks om hos Transportstyrelsen.

För undantag enligt vad som beskrivits ovan, förutom personbilar som är tävlingsfordon, måste fordonet genomgått en godkänd fullständig periodisk kontrollbesiktning som är högst 24 månader gammal.

Uppgifter som fordonstillverkarna är skyldig att delge besiktningsorganen i samband med periodisk kontrollbesiktning

Helt nyligen har Europakommissionen i förslag till en genomförandeakt till direktivet 2014/45/EU, föreslagit att fordonstillverkarna ska, för fordon som registreras eller tas i bruk från och med 20 maj 2018, tillhandahålla nödvändig information om fordon som behövs för att genomföra en periodisk kontrollbesiktning.

Då denna akt ännu inte är helt färdigställd, kan inte Transportstyrelsen göra en mer noggrann analys av konsekvenserna. Beroende på omfattningen av den information fordonstillverkarna ska tillhandahålla, kan det innebära en ökad administrativ börda för fordonstillverkarna som i sin tur leder till ökade kostnader motsvarande den tid det åtgår för att leverera dessa uppgifter. Redan idag finns det föreskrivet att besiktningsorganen ska ha tillgång till sådan nödvändig information, vilket gör att konsekvenserna borde vara små för fordonstillverkarna.

Största skillnaden är att ansvaret att leverera informationen tydliggörs i och med detta förslag. När besiktningsorganen har tillgång till dessa fordonsspecifika uppgifter, som kan innebära att särskilda metoder eller uppgifter ska användas vid kontrollen, kan felaktiga beslut vid kontrollbesiktningar undvikas.

Innehållet och omfattningen i bilaga 12 i föreskriftsförslaget kommer vidare att utvecklas efter att genomförandeakten är beslutad.

Transportstyrelsen ska under remisstiden även se över bemyndigandet att föreskriva om denna informationsskyldighet.

Sammanfattning

Transportstyrelsen anser att eftersom storleken och stödsystemen varierar mycket mellan de olika besiktningsorganen, även mellan de ackrediterade verkstäderna, är det svårt att bedöma hur stor kostnad dessa företag får. Uppskattningsvis kan det behövas ca 4 timmars information och utbildning per besiktningstekniker/mekaniker som ska tillämpa de nya föreskrifterna. Att utbilda tekniker som ska tillämpa föreskrifterna är positivt, då utbildning i just föreskrifter har efterfrågats av tekniker i branschen.

Då färre fordon kommer att underkännas, innebär det att färre fordon kommer att utföra en ny kontrollbesiktning eller att släcka tvåorna på en ackrediterad verkstad. Vilket av alternativen fordonsägaren skulle valt är svårt att uppskatta, men det innebär en minskad intäkt för företagen.

Minskade intäkter för besiktningsorganen med anledning av fordon som undantas från periodisk besiktning uppskattas enligt tabell 1.

Observera att antalet som redovisas är fordon som är i trafik. Det innebär inte nödvändigtvis att lika många genomgår en periodisk besiktning. Dessutom så ska flertalet av dessa fordon inte inställas årligen till besiktning, utan vartannat år. Man ska också ha i åtanke att det tillkommer fordon årligen som undantas från periodisk kontrollbesiktning med en rullande 50 års period för bilar och släpvagnar och rullande 40 års period för motorcyklar.

Tabell 1.

Fordonsslag	Antal	Uppskattad besiktningsskostnad i kronor ⁵
Bilar	70 000	6
Släpvagnar	13 000	7
Registrerade motorcyklar	20 000	8 000 000
Motorcyklar för tävlingsbruk i trafik	2 000	800 000
Fordon på små öar⁸	300	150 000

5.2. Medborgare

Staten kontrollerar genom periodisk kontrollbesiktning av fordon samt flygande inspektion att fordon inte har försämrats i otillåten grad.

Omfattningen och bedömningen av dessa kontroller utgår från samma föreskrifter. För att medborgare ska känna sig trygga i trafiken, är det viktigt att kontrollerna bidrar till att upprätthålla en god miljö- och trafiksäkerhet hos fordonen. Föreskrifterna ska bidra till att besiktningstekniker, poliser och bilinspektörer hittar bristfälligheter och bedömer en eventuell brist på ett korrekt och likformigt sätt. Fordonen med allvarliga brister ska underkännas och fordonen utan brister eller med ringa brister ska godkännas. Ett föreläggande om att avhjälpa brister och låta fordonet genomgå en ny kontroll eller reparation och provning vid en ackrediterad verkstad kan inte överklagas till Transportstyrelsen. Med anledning av det är det viktigt att Transportstyrelsens föreskrifter ger en tydlig och väl avvägd grund för bedömning.

Förenklade regler för besiktningssystemen bidrar till en ökad likformighet i bedömningar mellan tekniker och företag på marknaden, vilket i sin tur

⁵ Beräknat på ett pris per besiktning av 400 kronor för motorcyklar.

⁶ Kostnad ej uppskattad p.g.a. att prisintervallet varierar mellan ca.400-2400 kronor beroende på fordonets vikt och fordonsslag.

⁷ Kostnad ej uppskattad p.g.a. att prisintervallet varierar mellan ca.400-2400 kronor beroende på fordonets vikt och fordonsslag.

⁸ Uppgift över antal besiktade fordon 2014 enligt SWETIC.

leder till ett ökat förtroende för besiktningensbranschen i stort hos fordonsägarna.

Om kostnaderna ökar för besiktningensorganen kan priset på kontrollbesiktningen öka. Eventuella effekter är mycket svåra att beräkna, då eventuella ökade kostnader ställs mot ökad konkurrens och prispressning.

Gränsvärde vid utsläppskontroll

Förenklade regler för att fastställa vilket gränsvärde som ska gälla vid utsläppskontroll av bensindrivna bilar föreslås. Förenklingen i förslaget av att fastställa gränsvärde, innebär i teorin att fordon av vissa årsmodeller får ett högre gränsvärde för underkännande, vilket kan tolkas få en negativ inverkan på miljön.

I praktiken innebär det att om ett fel uppstår på avgasreningen som medför höga avgasutsläpp på de fordon som enligt förslaget får ett högre gränsvärde, kommer utsläppsvärdet i de flesta fall ändå överstiga det nya gränsvärdet, med underkännande som följd.

I några fall skulle det kunna innebära att ett fordon med det föreslagna högre gränsvärdet, kan klara utsläppskontrollen vilket den inte skulle göra med dagens gränsvärde. Därmed påverkas fordonsägarna i liten utsträckning.

Kontroll av omborddiagnosystem

Den kontroll av omborddiagnosystem som föreslås innebär att besiktningensorganen inte ska underkänna fordon där felkoder förekommer, som inte är emissionsrelaterade. Underkännande ska ske när det finns emissionsrelaterade felkoder samtidigt som felindikatorn varnar för fel i systemet eller när utsläppen överskrider gränsvärdena. Förslaget innebär också att kontroll av OBD-systemet inte ersätter utsläppskontroll vid tomgång på bilar som drivs med bensin.

Anledningen till denna reglering är att det förekommit underkännanden av fordon på OBD-systemet, som haft felkoder vilket inte varit relaterade till för höga emissioner och resulterat i kostnader för fordonsägaren för felsökning och ibland reparation av fordonen med anledning av besiktningensresultatet. Hur stora kostnaderna är går inte att svara på då det varierar från fall till fall, beroende på vilken omfattning av åtgärder som krävs för att radera felkoden ur fordonets minne. Dessa kostnader för fordonsägarna borde med detta förslag därför minska.

En annan anledning är att eventuell manipulation av OBD-systemet inklusive felindikatorn försvåras genom att en utsläppskontroll utförs även på tomgång på fordon som drivs med bensin.

Identifieringsmärkning

Ett nytt förfaringsätt med möjlighet för besiktningsorganen att anmärka på skadad eller saknad identifieringsmärkning, men inte meddela ett föreläggande om registreringsbesiktning, föreslås.

Detta underlättar både för besiktningsföretagen och fordonsägaren genom att det ges möjlighet för fordonsägaren att leta på en eventuell svårfunnen identifieringsmärkning, utan att fordonet behöver genomgå en registreringsbesiktning. Om identifieringsmärkningen måste stansas in på nytt, ska besiktningsorganet informera den som inställer fordonet till besiktning om lämplig placering av märkningen och att fordonet måste genomgå en registreringsbesiktning.

Förslaget innebär sparade kostnader för fordonsägaren om denne slipper inställa fordonet till en registreringsbesiktning i onödan där fordonet kan identifieras och identifieringsmärkningen återfinns.

Kontroll av bränsletankar på bilar som drivs med gas

För fordonsägarna av fordon som drivs med gas där bränsletankarna inte är åtkomliga för den kontroll som föreskrivs, innebär detta att de innan en besiktning har möjlighet att själva eller med hjälp av verkstad eller liknande, kunna frilägga tankarna så att besiktningsorganet kan utföra kontrollen. Alternativt låta någon behörig person eller företag som är beskriven ovan, att kontrollera och intyga att bränsletanken är kontrollerad. Intyget ska då uppvisas vid besiktningstillfället.

Beroende på vilket av alternativen fordonsägaren väljer kommer det med största sannolikhet att medföra kostnader. Det är svårt att uppskatta kostnaden beroende på om fordonsägaren väljer att frilägga tankarna själv eller med hjälp av verkstad. Fordonets konstruktion påverkar också priset beroende hur omfattande arbetet är. Alternativet med intyg, tros dock bli mer kostsamt och även där påverkar fordonets konstruktion priset.

Här kan tilläggas att ett visst ansvar kan ligga på den som tillverkat fordonet/produkten genom produktsäkerhetslagen⁹ där det bland annat sägs:

”En vara eller en tjänst är säker, om den vid normal eller rimligen förutsebar användning och livslängd inte för med sig någon risk för människors hälsa och säkerhet eller bara en låg risk. Denna risk måste dock vara godtagbar med beaktande av hur varan eller tjänsten används och skall vara förenlig med en hög skyddsnivå när det gäller människors hälsa och säkerhet.

⁹ Produktsäkerhetslag (2004:451) 8 §.

En vara eller tjänst är farlig, om den inte motsvarar kraven för en säker vara eller tjänst i första stycket.”

En effekt av regleringen om skärpt kontroll av bränsletankar på fordon som drivs med gas, är att bristfälliga tankar upptäcks vid besiktningen och att olyckor i form av exploderade bränsletankar undviks. En bränsletank som exploderar kan få otäcka konsekvenser för de som färdas i fordonet och de som finns i dess närhet.

Undantag från periodisk besiktning

Konsekvenser för medborgarna som har fordon som omfattas eller har möjlighet att utnyttja undantagen som är beskrivna under punkten 5.1 innebär minskade kostnader. Kostnaderna består av besiktning samt resor till och från besiktningsorganet.

För fordon som är amatörbyggda och uppfyller vissa förutsättningar, tillkommer en kostnad för en registreringsbesiktning om fordonsägaren vill kunna utnyttja undantaget.

För fordonsägare som har fordon på små öar enligt förslaget, innebär det att de måste ansöka om en ägarbunden dispens för att utnyttja undantaget. I dagsläget är inte en sådan ansökan förenad med avgift.

För personbilar som är tävlingsfordon innebär förslaget ingen förändring och därmed inga konsekvenser.

Eftersom cirka 100 000 fordon inte behöver åka till ett besiktningsorgan för att genomföra en periodisk kontrollbesiktning, kommer det innebära en vinst för miljön i form av minskade utsläpp med miljöpåverkan som följd. Man ska också ha i åtanke att det tillkommer fordon årligen som undantas från periodisk kontrollbesiktning med en rullande 50 års period för bilar och släpvagnar och rullande 40 års period för motorcyklar.

Uppgifter som fordonstillverkarna är skyldig att delge besiktningsorganen i samband med periodisk kontrollbesiktning

Helt nyligen har Europakommissionen föreslagit i en genomförandeakt till direktivet 2014/45/EU att fordonstillverkarna ska för fordon som registreras eller tas i bruk från och med 20 maj 2018, tillhandahålla nödvändig information om fordon som behövs för att genomföra en periodisk kontrollbesiktning.

För fordonsägarna innebär det att om besiktningsorganen har tillgång till dessa fordonsspecifika uppgifter som kan innebära att särskilda metoder eller uppgifter ska användas vid kontrollen, kan felaktiga beslut vid kontrollbesiktningar undvikas som skulle kunna leda till onödiga utgifter i

form av reparationer. Transportstyrelsen föreslår även att fordonsägaren själv delvis ska kunna tillhandahålla den informationen, om det är så att komponenter på fordonet har ersatts med eftermarknadsprodukter som inte fordonstillverkaren har uppgifter om.

Innehållet i bilaga 12 i föreskriftsförslagen kommer vidare att utvecklas efter att genomförandeakten är beslutad.

Sammanfattning

De minskade intäkter för företagen som redovisats i tabell 1 motsvarar de minskade utgifterna för medborgarna.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Förslagen påverkar till viss del Polismyndigheten eftersom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2010:85) om flygande inspektion, i den del som avser kontrollens omfattning och bedömning av bristfälligheter, hänvisar till bilagorna till TSFS 2010:84. Ändringarna innebär att Polismyndigheten måste genomföra intern information eller utbildning om de förändringar som skett på området samt att det kan kräva förändringar i stödsystem.

Förslagen påverkar även Transportstyrelsen eftersom stödjande dokument och beslut om vilka uppgifter som ska lagras i vägtrafikregistret behöver ses över liksom möjligheten för besiktningsorganen att rapportera in brister på de system och komponenter som dessa förslag till förändringar medför.

Tydligare regler och stöd för bedömning av brister är positivt för Polismyndigheten vad avser flygande inspektion, och för SWEDAC vad avser tillsyn över ackrediterade företag. SWEDAC har i sina föreskrifter hänvisningar till Transportstyrelsens föreskrifter, vilket innebär att dessa behöver uppdateras.

Sverige uppfyller genom dessa förslag införlivandet av direktiven.

5.4. Externa effekter

En effekt av regleringen om skärpt kontroll av bränsletankar på fordon som drivs med gas, är att bristfälliga tankar upptäcks vid besiktningen och att olyckor i form av exploderade bränsletankar kan undvikas om skador upptäcks i tid. Sannolikheten att en bränsletank exploderar är relativt liten, men kan få otäcka konsekvenser om det sker för de som färdas i fordonet

och de som finns i dess närhet. Vid en sådan händelse så skulle det få konsekvenser för tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö.

Eftersom ett visst antal fordon undantas från kravet på att genomföra en periodisk kontrollbesiktning, som dessutom ökar årligen med en rullande gräns, inte behöver åka till ett besiktningsorgan, kommer det bli en vinst för miljön i form av minskade utsläpp med miljöpåverkan som följd. Även slitage på vägar, däck med mera som påverkar luftkvaliteten minskar.

Dessa fordon som inte genomgår periodisk kontrollbesiktning kan å andra sidan ha brister som påverkar både miljö och trafiksäkerhet. Sammantaget gör Transportstyrelsen bedömningen att undantagen enligt förslaget är till störst nytta för samhället i stort.

Även om huvudsyftet med periodisk kontrollbesiktning och flygande inspektion är att kontrollera att fordon inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav ur miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv, är det svårt att redovisa om dessa föreskrifter har någon mätbar effekt på miljö- eller trafiksäkerheten.

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

Transportstyrelsen har idag befintliga föreskrifter för kontrollbesiktning av fordon. Att ändra eller införa ett antal förändringar i befintliga föreskrifter bedöms vara det enklaste och snabbaste alternativet, för att på enklaste och bästa sätt införliva delar av direktiv 2014/45/EU, vilket återspeglas i vårt föreslagna regleringsalternativ (alternativ 1 under punkten 3.3).

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av kontrollbesiktning med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och avgasreningsförordningen (2011:345) och 20 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

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 gällande direktiv 2009/40/EG och kommande direktiv 2014/45/EU är så kallade minimidirektiv som tillåter medlemsländerna att utöka omfattningen av den tekniska kontrollen av fordon.

Sverige gör sedan tidigare ytterligare kontroller vid den periodiska kontrollbesiktningen som går utöver direktivets minimikrav.

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

Sverige ska tillämpa dessa artiklar och bilaga I och II senast den 20 maj 2018. Transportstyrelsen har i den tidigare utredningen om införlivande av det så kallade besiktningspaketet föreslagit att förordningsförändringarna bör träda ikraft den 4 februari 2018. Datumet tar hänsyn till den stordatormigrering som vi på Transportstyrelsen genomför samt den ökade belastningen som både besiktningsbranschen och vi brukar ha under våren.

Därför bör det vara lämpligt att dessa föreskrifter också har 4 februari som ikraftträdande datum.

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 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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen påverkar inte funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen innebär förändringar i de nationella reglerna om kontrollbesiktning, som i sig har bäring på hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa. Men föreslagna förändringar har ingen mätbar påverkan mot dessa mål. Vi har dock konstaterat att regleringen medför vissa effekter på hänsynsmålen vad avser undantagen från periodisk kontrollbesiktning och

kontroll av bränsletankar på fordon som drivs av gas.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag			- 57 950	Kostnaden är inte fullständigt redovisad p.g.a. att prisintervallet varierar mellan ca.400-2400 kronor beroende på fordonslag och vikt.
Medborgare			+57 950	Samma som ovan med motsvarar istället minskade utgifter.
Staten m.fl.				Se under respektive punkt.
Externa effekter				Se under respektive punkt.
Totalt			0	

D. Samråd

Vi har genomfört samråd med besiktningsorganens branschorganisation SWETIC samt SWEDAC inför arbetet med förändringarna av Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning. Även samråd mellan olika enheter internt inom Transportstyrelsen har skett.

Transportstyrelsen har, i enlighet med 8 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) genomfört samråd med Polismyndigheten, under arbetet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion.

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

mats.nygren@transportstyrelsen.se för generella frågor om konsekvensutredningen

bjorn.englund@transportstyrelsen.se för frågor om undantagen

per.ohlund@transportstyrelsen.se för frågor gällande miljökontrollen