

## **Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att befintlig föreskrift TSFS 2010:90<sup>1</sup> som reglerar utbildning och kompetens för besiktningstekniker ersätts med en ny föreskrift. Den nya föreskriften införlivar EU-gemensamma minimikrav rörande inspektörers kunskap och kompetens avseende periodiska trafiksäkerhetsprovningar (kontrollbesiktningar), fordonsgodkännanden samt vägkontroll av trafiksäkerheten (flygande inspektion).

Eftersom Sverige sedan tidigare har reglerat kunskap och kompetens för besiktningstekniker med bland annat krav på certifiering, innebär det att Sverige redan innan införandet av den nya föreskriften haft fler och utökade krav än vad de kommande EU-gemensamma direktiven innehåller. Med den nya föreskriften inför Sverige krav på utbildning och kompetens för poliser och bilinspektörer och samtidigt bibehåller Sverige fler och utökade krav på utbildning och kompetens på besiktningstekniker än vad de nya direktiven kräver.

### **A. Allmänt**

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

Sverige har sedan i samband med avregleringen av besiktningensmarknaden 2010, ett system som reglerat fordonsgodkännanden genom fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211). Vidare regleras krav på kunskap och kompetens hos de besiktningstekniker som utför dessa periodiska fordonskontroller samt de besiktningstekniker som får godkänna fordon för användning i Sverige, genom föreskriften TSFS 2010:90.

Inom ramen för den harmonisering som sker inom EU rörande fordonsområdet så har nya direktiv tagits fram rörande periodiska trafiksäkerhetsprovningar, genom Europaparlamentets och rådets direktiv nr

---

<sup>1</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker (TSFS 2010:90)

2014/45/EU<sup>2</sup>, och direktiv rörande vägkontroll av trafiksäkerheten, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU<sup>3</sup>. I dessa direktiv regleras även minimikrav på den kunskap och kompetens som krävs för inspektörer som jobbar med dessa olika typer av kontroller och provningar.

## **2. Vad ska uppnås?**

Syftet med införandet av direktiv 2014/45/EU om periodisk trafiksäkerhetsprovning och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller är att införa en EU-gemensam miniminivå för fordonskontroller. Direktiven reglerar inte bara inspektörernas kunskap och kompetens utan även vad som skall ingå i de olika kontrollerna och vilken typ av utrustning som skall användas i samband med kontrollerna.

## **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. Sverige har sedan tidigare ett utbyggt system för fordonskontroller och reglering av utbildning och kunskap hos personalen. Det som är nytt är att kunskap och utbildning för de inspektörer som gör flygande inspektioner, ska regleras.

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

Sverige har sedan tidigare ett utbyggt system för fordonskontroller och reglering av utbildning och kunskap hos personalen. Det som är nytt är att kunskap och utbildning för de inspektörer som gör flygande inspektioner, ska regleras. Något annat alternativ än genom reglering föreligger inte.

### **3.3. Regleringsalternativ**

EU-direktiven anger en miniminivå för inspektörers kunskaper och kompetens, men enligt direktiven så får medlemsstaterna ställa utökade krav inom ramarna för införlivandet av direktiven. Sverige har sedan tidigare ett mycket väl utbyggt system för fordonsgodkännanden och periodiska fordonskontroller, som regleras i fordonslagen och fordonsförordningen. Att anamma miniminivåerna i EU-direktiven skulle i praktiken innebära en sänkning av kraven för fordonskontroller i Sverige.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

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

Sverige och Transportstyrelsen har därför valt att fortsätta med det tidigare arbetet om fordonskontroller som är reglerat genom fordonslagen och fordonsförordningen och behålla den hårdare kravställningen än vad som krävs genom införlivande av de nya EU-direktiven, i syfte att bibehålla och utveckla trafiksäkerheten och fordonsparken. Sverige har också tidigare valt att besiktningstekniker skall vara certifierade, vilket innebär att de skall vara utbildade i yrket, aktiva i yrket och årligen genomgå utbildningar, för att få utöva periodiska trafiksäkerhetskontroller och godkänna fordon innan de får brukas på marknaden.

Med införandet av direktiv 2014/47/EU så föreskrivs att polisman och bilinspektör som utför tekniska vägkontroller på nyttofordon, ska ha motsvarande kunskap och kompetens som de besiktningstekniker som utför periodiska trafiksäkerhetskontroller på motsvarande fordon.

Polismyndigheten har tidigare själva varit ansvariga för innehållet i sin egen utbildning rörande kunskap och kompetens för att genomföra flygande inspektion. Direktiv 2014/47/EU innebär en harmonisering av kraven på kunskap och kompetens för de som utför periodiska kontroller hos besiktningsorganen och de som utför tekniska vägkontroller på nyttofordon.

Polismyndigheten i Sverige har vid en tidigare remiss av det så kallade ”Besiktningspaketet”, som omfattar alla de förändringar som de EU-gemensamma direktiven behandlar bland annat då inspektörers kunskap och kompetens, föreslagit att Transportstyrelsen ska föreskriva den kunskap och kompetens som krävs av polisman och bilinspektör som krävs för att utföra alla olika varianter av flygande inspektion (vägkontroll av trafiksäkerheten). Med införandet av den nya föreskriften som reglerar kompetens och utbildning för besiktningstekniker samt för polisman och bilinspektör som utför flygande inspektion, tas ett helhetsgrepp. Detta innebär att all kompetens och utbildning som avser de olika formerna av fordonsgodkännanden, samlas i här föreslagna föreskrifter och allmänna råd.

#### **4. Vilka är berörda?**

Generellt så kan man säga att i princip alla i Sverige är berörda av här aktuella EU-direktiv, eftersom de flesta kommer i daglig kontakt med motorfordon på väg. Fordonsägare som periodiskt ska kontrollera de fordon de äger, berörs i egenskap av att de är kunder till de företag som utför kontrollerna. Men de som direkt, aktivt berörs är de företag som utför periodiska trafiksäkerhetskontroller, de företag som utbildar och certifierar besiktningstekniker. Men även poliser och bilinspektörer berörs i och med att det delvis ställs utökade krav på deras fordonskompetens.

## 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 företag som utför periodiska trafiksäkerhetskontroller har idag krav på sig att de skall vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) för att få utöva myndighetsutövningen. De besiktningstekniker som utför de periodiska trafiksäkerhetskontrollerna ska idag vara certifierade vid något ackrediterat certifieringsorgan. För de företag som utför periodiska trafiksäkerhetskontroller av fordon och de företag som utbildar och certifierar besiktningstekniker kommer det inte att vara så stora skillnader, jämfört med idag. Möjligtvis att krav och nivå för besiktningsteknikers kunskap och kompetens harmoniseras inom Sverige, så att det blir en samsyn mellan de olika aktörerna i Sverige.

### 5.2. Medborgare

För den enskilda medborgaren kommer det inte att vara några skillnader. Systemet med ackrediterade besiktningstekniker med certifierade besiktningstekniker är sedan länge etablerat i Sverige. De förändringar som kommer att ske, sker inom företagen och kan betraktas som normalt förbättringsarbete eller förändringsarbete inom företagen. Dock kan priset för en förrättning komma att öka. Men det beror inte enbart på att mer utbildning måste ske utan det är så många fler faktorer än så som påverkar. Tillgänglighet på stationerna med längre öppettider och lägre beläggning över dagen (samma antal fordon per dag men under en längre öppettid för stationen) gör att priserna kan justeras uppåt. Samtidigt så kan konkurrensen mellan olika företag, på samma ort, innebära att priserna på en förrättning justeras nedåt.

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

Eftersom EU-direktiv 2014/47/EU föreskriver att polisman och bilinspektör som ska utföra tekniska vägkontroller av nyttofordon ska ha motsvarande kunskap och kompetens som besiktningstekniker för motsvarande fordon, så innebär det vissa förändringar. Poliser och bilinspektör kan behöva vidareutbilda sig för att motsvara de nya kraven på kunskap och kompetens. Med Polismyndighetens önskan om att Transportstyrelsen ska föreskriva om kunskap och kompetens för poliser och bilinspektörer som ska utöva

flygande inspektioner så kan det också kräva mer utbildning för dessa personer.

En följeffekt med förtydligande av de fordonsrelaterade kraven är att det blir enklare för Polismyndigheten att anställa bilinspektörer, som har sin bakgrund och erfarenhet från befintliga besiktningsorgan. Polismyndigheten får därmed en större rekryteringsbas att utgå ifrån.

#### **5.4. Externa effekter**

De direkta externa effekterna bedöms vara marginella. I förlängningen kan dock de utökade kompetens- och kunskapskraven på besiktnings tekniker samt poliser och bilinspektörer medföra att noggrannare kontroller på fordonen genomförs. Vilket gynnar trafiksäkerheten och indirekt så medför det även positiva miljöeffekter, då äldre fordon eller fordon som är ekonomiskt olönsamma att hålla i föreskrivet skick avvecklas.

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

Sverige har sedan tidigare valt att reglera fordonskontroller, både för att tillåta fordon på marknaden, periodiska kontroller av trafiksäkerheten samt vägkantskontroller genom flygande inspektion, genom fordonslagen och fordonsförordningen. De nya EU-direktiven, som avser en EU-gemensam miniminivå, påverkar i mycket liten grad Sverige, då direktiven bland annat medger att medlemsstaterna får ställa utökade krav. Sverige har sedan tidigare tillämpat mer utökade krav än vad de nu aktuella direktiven föreskriver.

För poliser och bilinspektörer blir det en skärpning av kraven på kompetens och kunskap. I gengäld blir det enklare för Polismyndigheten att rekrytera bilinspektörer från besiktningsbranschen, då kraven på kunskap och kompetens harmoniseras mellan yrkena.

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

Transportstyrelsens bemyndigande för kompetens och utbildning för besiktnings tekniker grundar sig på 8 kap. 16 § i fordonsförordningen (2009:211).

Transportstyrelsen förbereder för närvarande ett remissvar på regeringens förslag till ändring i fordonslagen (2002:574) där Transportstyrelsen ges ett bemyndigande genom en ändring av 5 kap. 8 § pkt 5 att föreskriva om kompetens och utbildning för poliser och bilinspektörer.

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

Eftersom direktiven anger en miniminivå på krav för kunskap och kompetens så har Sverige möjligheter att ställa utökade krav. Sedan tidigare har Sverige ett etablerat och väl utbyggt system för periodiska trafiksäkerhetskontroller som inbegriper ackreditering av besiktningsorgan och certifiering av besiktningstekniker som mer än väl uppfyller de minimikrav som direktiven kräver.

Vid en direkt jämförelse med direktiv 2014/45/EU i bilaga IV, så finns det områden där den föreslagna regleringen inte når upp till den miniminivå som är föreslagen i bilagan. I punkt 1.b ställs krav på erfarenhet inom ett brett verksamhetsområde mätt i kalendertid för att få utföra periodiska provningar. Men att ha bred erfarenhet är inte det samma som att ha djup kunskap inom ett specifikt område. I Sverige har vi i samband med avregleringen valt att införa ackrediterade besiktningsorgan som måste ha certifierade besiktningstekniker. Dessa besiktningstekniker har genomgått speciella utbildningar som är helt anpassade mot de arbetsuppgifter inom periodisk fordonskontroll och godkännande av fordon, de ska utöva vid de ackrediterade besiktningsorganen.

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?**

EU-direktiven reglerar när de nya föreskrifterna skall finnas tillgängliga på det nationella planet. Föreskriften om inspektörers kunskap och kompetens är del av implementeringen av det så kallade "Besiktningsspaketet" där även nya föreskrifter för bland annat kontrollbesiktning och flygande inspektion införs. Hela det här paketet har redan, tidsmässigt, förankrats i branschen hos de berörda aktörerna. Ytterligare informationsinsatser kommer att ske i samband med remisser och införandet av de olika föreskrifterna.

## **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?**

Med införandet av den nya föreskriften säkerställs att krav och nivå för kunskap och kompetens hos besiktningstekniker bibehålls och utvecklas. Därmed påverkas kvaliteten på de olika typer av periodisk kontroll av fordon som sker och säkerheten i bedömningar av fordonens skick och huruvida fordonet har försämrats i otillåten grad, blir mer tillförlitliga. Fordonsparken åldras konstant och sannolikheten att brister upptäcks gör att möjligheten till att vidta åtgärder på fordonet i god tid, innan olyckor som beror av bristfälliga fordon sker, är positivt för funktionsmålet och alla medborgare. Fordon som underkänns vid kontrollbesiktning och inte är ekonomiskt lönsamma att uppdatera till godkänd nivå på försäkring i tillåten grad, kan därmed också enklare avföras ur systemet. Fordonsparken förnyas därmed kontinuerligt till modernare, säkrare och miljövänligare fordon.

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

En tillförlitligare och mer konsekvent bedömning av de fordon som trafikerar våra vägar medför att eventuella brister kan omhändertas i god tid innan säkerheten för medborgarna äventyras. Fordon som bedöms vara så utslitna att det inte är ekonomiskt försvarbart att upprätthålla fordonets beskaffenhet i det skick som föreskrivs kommer därmed att försvinna från marknaden, vilket är positivt både för miljö och säkerhet.

## **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## **D. Sammanställning av konsekvenser**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## **E. Samråd**

Föreskriften har tagits fram i samråd med representanter från besiktningsorganen, de ackrediterade certifieringsorganen och Polismyndigheten.

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