

Införlivande av ”besiktningspaketet”

- 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
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon
- 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



Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
0.1	2015-10-28	Rapport	Mats Hjälms

Innehåll

FACKORDLISTA	6
1 SAMMANFATTNING	9
2 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	11
2.1 Förslag till förordning om ändring i fordonförordningen (2009:211)	11
2.2 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	22
2.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	23
2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.....	27
3 UPPDRAGET	29
3.1 Bakgrund.....	29
3.2 Förutsättningar och legala krav	30
4 GÄLLANDE RÄTT	31
4.1 Begrepp	31
4.2 Kontrollbesiktning	31
4.2.1 Slutsifferstyrning	31
4.2.2 Undantag från kontrollbesiktning.....	34
4.2.3 Omfattningen av kontrollbesiktning	35
4.2.4 Besiktningsorgan	35
4.3 Flygande inspektion	36
4.4 Sanktioner.....	37
4.5 Vägtrafikregistret.....	38
4.5.1 Uppgifter i registret	38
4.6 Nationell kontaktpunkt	39
4.7 Säkring av last	39
4.8 Riskvärderingssystem.....	40
4.8.1 Beräkning av riskvärde för kör- och vilotider	41
4.8.2 Riskvärderingssystem för tillstånd.....	41
5 DIREKTIVEN	42
5.1 DIREKTIV 2014/45/EU	42
5.1.1 Sammanfattning	42
5.1.2 Jämförelse med nuvarande nationella regler	43
5.2 DIREKTIV 2014/46/EU	57
5.2.1 Sammanfattning	57
5.2.2 Ändringar i direktiv 1999/37/EG i förhållande till svensk lagstiftning	57
5.3 DIREKTIV 2014/47/EU	60
5.3.1 Sammanfattning	60

5.3.2	Jämförelse med nuvarande nationella regler	62
6	ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG.....	74
6.1	Direktiv 2014/45/EU	74
6.1.1	Nationell kontaktpunkt	74
6.1.2	Kontrollbesiktning av traktor b	75
6.1.3	Kontroll av motorredskap klass 1, EG-mobilkrantar samt bil ombyggd till motorredskap m.fl. ändras	77
6.1.4	Kontroll av bil ombyggd till traktor	79
6.1.5	Kontroll av släpvagnar upp till 750 kg	82
6.1.6	Undantag från kontrollbesiktning	86
6.1.7	Kontrollbesiktning för personbilar och lätta lastbilar	91
6.1.8	Inställesemånad och inställesetermin	109
6.1.9	Övriga förslag	113
6.1.10	Ikraftträdandebestämmelser	114
6.1.11	Övergångsregler	115
6.2	Direktiv 2014/46/EU	119
6.2.1	Hänvisning till ändringsdirektivet	119
6.2.2	Ikraftträdandebestämmelser	119
6.3	Direktiv 2014/47/EU	119
6.3.1	Nationell kontaktpunkt	119
6.3.2	Mål för flygande inspektion	121
6.3.3	Riskvärde	125
6.3.4	Medförande av dokument	125
6.3.5	Utrustning	127
6.3.6	Säkring av last	128
6.3.7	Annan kontroll genom polisman	129
6.3.8	Sanktioner	131
6.3.9	Ikraftträdandebestämmelser	132
7	KONSEKVENSER	133
7.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	133
7.2	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	133
7.3	Vad ska uppnås?	133
7.4	Vilka möjliga lösningar finns?	133
7.5	Samhällsekonomisk analys	134
7.5.1	Besiktningssorganen	134
7.5.2	Konsumenter	138
7.5.3	Polismyndigheten	141
7.5.4	Övriga företag	142
7.5.5	Statens finanser	143
7.5.6	Samhället i övrigt	143
7.5.7	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	145
7.5.8	Sammanställning av de samhällsekonomiska	145

7.6	Fördelningsanalys.....	147
7.6.1	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse.....	147
7.7	Vad är förslaget.....	149
7.8	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	149
8	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	151
8.1	Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925).....	151
8.2	Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	153
8.3	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	153
8.4	Förslaget om förordning om ändring i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.....	154
8.5	Övriga författningsändringar	154
	BILAGA.....	155

Fackordlista

A-traktor

Vardaglig benämning på traktor som utgörs av ombyggd bil med konstruktiv hastighet av högst 30 km/tim, ej att förväxla med EPA-traktor eller traktor a.

Epa-traktor

Vardaglig benämning på motorredskap som utgörs av ombyggd bil enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap, ej att förväxla med A-traktor eller traktor a.

Flygande inspektion

Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och
2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa (jfr 2 kap. 10 § fordonslagen, 2002:574).

Fordonsår

Med fordonsår avses den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordons årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses med fordonsår det år under vilket fordonet första gången togs i bruk. (Se 1 kap. 5 § vägtrafikskattelagen (2006:227).)

2015-10-28

Dnr TSG 2015-1382

Kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, och
2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa (jfr 2 kap 9 § fordonslagen).

Nyttfordon

Ett motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, såsom transport för annans räkning mot ersättning eller transport för egen räkning eller annat yrkesmässigt syfte (definition från artikel 3, direktiv 2014/47/EU).

Teknisk vägkontroll

En oväntad teknisk kontroll av trafiksäkerheten hos ett nyttfordon, som genomförs av en medlemsstats behöriga myndigheter eller under direkt överinseende av dem (definition från artikel 3, direktiv 2014/47/EU).

Trafikarbete

Ett mått på trafikens belastning på vägnätet uttryckt i fordonskilometer eller axelparskilometer. (Definition enligt Trafikverket.).

Trafiksäkerhetsprovning

Inspektion i enlighet med bilaga I för att säkerställa att ett fordon är säkert att använda på allmän väg och att det uppfyller de obligatoriska säkerhets- och miljökrav som ställs (definition från artikel 3 direktiv 2014/45/EU).

Traktor a

Traktor med en hastighet som inte överstiger 40 km/tim, ej att förväxla

Traktor b

med A-traktor eller Epa-traktor.

Traktor som är konstruerad med en hastighet som överstiger 40 km/tim.

1 Sammanfattning

I utredningen, som utarbetats inom Transportstyrelsen, lämnas förslag till de förordningsändringar som krävs för att genomföra 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, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och 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.

Det nya direktivet 2014/45/EU innebär att besiktningintervaller för bland annat personbilar och lätta lastbilar behöver justeras. Förslag lämnas därför på en förändring så att dessa fordon ska kontrollbesiktas vartannat år efter den första besiktningen som sker efter fyra år. Samma regler föreslås gälla för den nya fordonstypen traktor b. Besiktningintervallerna förenklas så att det i huvudsak finns två besiktningintervaller som gäller för samtliga fordon som omfattas av krav på periodisk kontrollbesiktning, 4-2-2-2 eller varje år för vissa fordon som används yrkesmässigt. Nuvarande system med inställetsterminer på fem månader för kontrollbesiktning, beroende på vilken slutsiffra personbilen eller lätta lastbilen har, tas bort. Transportstyrelsen föreslås få mandat att föreskriva om undantag från kontrollbesiktning för fordon som aldrig eller praktiskt aldrig körs på allmän väg, tävlingsfordon och fordon som uteslutande används på små öar utan fast förbindelse med fastlandet.

Direktiv 2014/46/EU föranleder enbart ett förslag på författningsändring med en uppdatering med hänvisning till ändringsdirektivet.

För implementering av direktiv 2014/47/EU föreslås ett krav i fordonsförordningen att flygande inspektioner av Polismyndigheten ska uppgå till minst 5 % av de bussar, tunga lastbilar, tunga släpvagnar och traktor b som är registrerade i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen föreslås få mandat att föreskriva om utrustning som används vid flygande inspektioner samt om kontroll av säkring av last. För att kunna spara och söka uppgifter om riskvärde föreslås en ändring i förordning om vägtrafikregistret.

Utöver vad som anges ovan behandlar utredningen vissa frågor som inte har någon omedelbar anknytning till de nya direktiven men som ändå har ansetts vara naturliga att beröra i detta sammanhang. Transportstyrelsen

föreslår därför att kontrollbesiktning av släpfordon under 750 kg tas bort. Däremot införs krav på kontrollbesiktning av A-traktorer (traktorer som utgörs av ombyggda bilar) med samma intervall som föreslås för s.k. Epa-traktorer (bil ombyggd till motorredskap), motorredskap klass I, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon, nämligen samma besiktningintervall som för personbilar och lätta lastbilar, 4-2-2-2.

I utredningen lämnas förslag till ändringar i fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, trafikförordningen (1998:1276) och förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Regeringen föreskriver¹ i fråga om fordonsförordningen (2009:211)

dels att 6 kap. 4, 5, 8, 9, 10² och 11³ §§ ska upphöra att gälla,

dels att 4 kap. 26 a §, 6 kap. 2, 3, 6, 7, 11 a, 15, 17 24 och 27 §§, 8 kap. 9, 16 och 21 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 6 kap. 23 a, 23 b, 33 §§ och 8 kap. 21 a §, och närmast före 6 kap. 33 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

26 a §⁴

Om ett fordon har godkänts vid en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, ändrat genom kommissionens direktiv 2010/48/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under tid då fordonet varit

Om ett fordon har godkänts vid en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordon och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen, i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under tid då fordonet varit registrerat där, ska besiktningsorganet, på begäran av fordonsägaren och med tillämpning av 6 kap. 11 a § fastställa tidpunkten för den senaste trafiksäkerhetsprovning då fordonet

¹ 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 och

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttfordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

² Senaste lydelse 2012:246

³ Senaste lydelse 2012:246

⁴ Senaste lydelse 2011:1133.

registrerat där, ska blev godkänt.
besiktningsoorganet, på begäran av
fordonsägaren och med tillämpning
av 6 kap. 11 a § fastställa tidpunkten
för den senaste
trafiksäkerhetsprovning då fordonet
blev godkänt.

6 kap.

2 §

Kontrollbesiktning kan ske som
periodiskt återkommande
kontrollbesiktning eller efter
föreläggande från
Transportstyrelsen.

Kontrollbesiktning kan ske som
periodiskt återkommande
kontrollbesiktning eller efter
föreläggande från
Transportstyrelsen, *en polisman
eller en bilinspektör.*

3 §

Periodiskt återkommande
kontrollbesiktning ska ske av fordon
i följande fall.

1. *Fordon som avses i 5–10 §§.
Om ett fordon är av 1950 eller
tidigare års modell behöver sådan
besiktning dock ske endast i fråga
om registrerade tunga bussar och
de fordon som anges i 10 §.*

2. *Fordon som avses i 11 §.*

Periodiskt återkommande
kontrollbesiktning ska ske av fordon
*som avses i 6 – 7 §§.
Transportstyrelsen får meddela
föreskrifter om undantag från kravet
på periodiskt återkommande
kontrollbesiktning av fordon som
används under speciella
förhållanden och fordon som aldrig
eller praktiskt taget aldrig körs på
en för allmän trafik upplåten väg
och fordon som uteslutande används
på små öar utan fast förbindelse
med fastlandet.*

6 §

*Bilar, som inte är EG-mobilkrantar,
och bildragna släpvagnar med en
totalvikt över 3,5 ton ska
kontrollbesiktas*

– första gången senast ett år efter
den månad då fordonet första
gången togs i bruk, och

– därefter senast ett år efter den
månad då föregående fullständiga

Periodisk kontrollbesiktning ska ske

– första gången senast ett år efter
den månad då fordonet första
gången togs i bruk, och

– därefter senast ett år efter den
månad då föregående fullständiga

kontrollbesiktning utfördes.

kontrollbesiktning utfördes, för fordon av följande slag.

1. Bilar, som inte är EG-mobilkrantar, och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton.

2. Utryckningsfordon.

3. Registrerade motorfordon som används vid övningskörning i en trafikskola.

4. Registrerade motorfordon som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras.

5. Registrerade bilar, släpvagnar och släpplädar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller taxitrafik.

6. Registrerade släpvagnar och släpplädar som är inrättade för transport av sjuka och skadade.

7. Registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse.

8. Registrerade bilar som används för sådan skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning som inte är yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

9. Registrerade bussar.

10. Registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som, med förare mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse.

7 §

Bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar ska kontrollbesiktas

– första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

– därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

– första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

– därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, *för fordon av följande slag.*

1. Bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton.

2. Bildragna släpvagnar med en totalvikt över 750 kg och högst 3,5 ton.

3. Motorcyklar.

4. Motorredskap klass 1, EG-mobilkrantar samt släpvagnar som dras av sådana fordon.

5. Traktor b.

6. Motorredskap som utgörs av ombyggda bilar enligt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförelse av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

7. Traktorer som utgörs av ombyggda bilar.

11 a §⁵

Om ett fordon varit registrerat i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och när det var registrerat där godkändes vid en periodisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, ändrat genom kommissionens direktiv 2010/48/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets

Om ett fordon varit registrerat i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och när det var registrerat där godkändes vid en periodisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordon och tillhörande släpvnagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen, ska trafiksäkerhetsprovningen vid tillämpningen av 6–

⁵ Senaste lydelse 2011:1133

direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, ska trafiksäkerhetsprovningen vid tillämpningen av 5–11 och 15 §§ jämföras med en kontrollbesiktning som har utförts i Sverige.

7 och 15 §§ jämföras med en kontrollbesiktning som har utförts i Sverige.

15 §

Om ett fordon inte har genomgått en periodisk kontrollbesiktning inom den tid som anges i 3-11 §§, inträder körförbud för det från och med kalendermånaden efter den månad då det senast skulle ha genomgått en sådan besiktning.

För en sådan bil som avses i 5 § inträder körförbud enligt första stycket dock tre veckor efter den dag då en avställning upphör, om fordonet har varit avställt från och med dess inställelsemånad och det har godkänts vid en kontrollbesiktning efter föregående inställelsetermins början.

Om ett fordon inte har genomgått en periodisk kontrollbesiktning inom den tid som anges i 3, 6 och 7 §§, inträder körförbud för det från och med kalendermånaden efter den månad då det senast skulle ha genomgått en sådan besiktning.

17 §

Om ett fordon vid en kontrollbesiktning har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna. Besiktningsorganet ska förelägga ägaren att inom en viss tid antingen låta fordonet genomgå en ny kontrollbesiktning eller låta reparera och prova fordonet vid en verkstad som ackrediterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller av en

Om ett fordon vid en kontrollbesiktning har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna. Besiktningsorganet ska förelägga ägaren att inom en viss tid antingen låta fordonet genomgå en ny kontrollbesiktning eller låta reparera och prova fordonet vid en verkstad som ackrediterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller av en

verkstad som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Något föreläggande ska dock inte utfärdas om bristerna endast är enkla och inte förekom vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen.

verkstad som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Något föreläggande ska dock inte utfärdas om bristerna endast är enkla och inte förekom vid den senaste kontrollbesiktningen, flygande inspektionen *eller annan kontroll genom polisman.*

Om fordonet inte har genomgått en kontrollbesiktning eller godkänts efter provning inom föreskriven tid, inträder körförbud för det.

Den som ställer in ett fordon till reparation och provning vid en ackrediterad verkstad enligt denna bestämmelse ska visa upp föreläggandet.

Om fordonet uppfyller kraven vid provningen får verkstaden utfärda ett intyg om att föreläggandet har följts.

Ackreditering enligt första stycket meddelas på grundval av regler för sådana verkstäder i denna förordning och i Transportstyrelsens föreskrifter som meddelats i anslutning till förordningen⁶.

23 a §

Antalet inspektioner ska varje kalenderår uppgå till minst 5 % av de bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret.

23 b §

Sådant besiktningsprotokoll och rapport från flygande inspektion som avses enligt artikel 7, 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, ska medföras i en buss, en tung lastbil, ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 eller traktor b. Dokumenten ska på

⁶ SFS 2011:812

begäran visas upp för en bilinspektör eller polisman om de finns tillgängliga och det inte är obehövligt.

24 §⁷

En buss, en tung lastbil eller ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton, som stoppas för en flygande inspektion, ska inte kontrolleras om fordonets förare kan visa att fordonet under de senaste tre månaderna har genomgått

1. en fullständig kontrollbesiktning,
2. en flygande inspektion, eller
3. en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, ändrat genom kommissionens direktiv 2010/48/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, i något annat land.

Första stycket gäller dock inte

1. om fordonet är uppenbart bristfälligt,
2. om kontrollen avser någon annan utrustning än den som kontrollerades vid den tidigare flygande inspektionen, eller
3. kontroll av att enkla brister har avhjälpats.

27 §

Om fordonet vid en flygande inspektion har endast enkla brister som inte förekom vid den

Om fordonet vid en flygande inspektion har endast enkla brister som inte förekom vid den

⁷ Senaste lydelse 2011:1133

senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna. I sådant fall gäller vad som sägs i 18 och 19 §§ om reparationen och provningen sker inom två månader efter inspektionen.

senaste kontrollbesiktningen, flygande inspektionen *eller vid annan kontroll genom polisman*, ska fordonsägaren avhjälpa bristerna. I sådant fall gäller vad som sägs i 18 och 19 §§ om reparationen och provningen sker inom två månader efter inspektionen.

33 §

Annan kontroll genom polisman

Vad som sägs i 26 – 28, 30 – 32 §§ gäller i tillämpliga delar vid annan kontroll genom polisman.

8 kap.

9 §⁸

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot

1. körförbud,
2. bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i
 - a) 2 kap. 1 §,
 - b) föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning,
3. bestämmelserna om mopedbesiktning i 2 kap. 2 § eller 4 kap. 35 §, eller
4. bestämmelserna om lämplighetsbesiktning i 5 kap. 1 § 1 – 4.

Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot

1. körförbud,
2. bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i
 - a) 2 kap. 1 §,
 - b) föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning,
3. bestämmelserna om mopedbesiktning i 2 kap. 2 § eller 4 kap. 35 §,
4. bestämmelserna om lämplighetsbesiktning i 5 kap. 1 § 1 – 4, *eller*
5. *bestämmelserna om medförande av dokument enligt*

⁸ Senaste lydelse 2012:246

6 kap. 23 b §.

Bestämmelserna i första stycket tillämpas även på föraren, om denne har känt till hindret för att använda fordonet på det sätt som har skett, samt på den som avses i 2 kap. 14 § andra stycket.

16 §⁹

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,

2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,

3. om omfattningen av den kontroll av polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574),

4. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,

5. om certifiering av en besiktningstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,

6. om erkännande av utbildning och yrkesverksamhet i enlighet med 3 e § tredje stycket,

7. om tekniska tjänster,

8. om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,

2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,

3. om omfattningen av den kontroll genom polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen,

4. om omfattningen av den kontroll av polisman eller bilinspektör som avses i 2 kap. 12 § fordonslagen,

5. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,

6. om utrustning som används vid den kontroll som avses i 2 kap. 10 § fordonslagen,

7. om certifiering av en besiktningstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,

8. om erkännande av utbildning och yrkesverksamhet i enlighet med 3 e § tredje stycket,

9. om tekniska tjänster,

10. om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter

⁹ Senaste lydelse 2010:1616

som har meddelats med stöd av denna förordning,

9. om tillverkares tillhandahållande av information,

10. om skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,

11. om avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

12. om besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentationsskyldighet i fråga om fordonsbesiktning,

13. om sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen,

14. som i övrigt behövs för verkställigheten av fordonslagen och av denna förordning.

Transportstyrelsen får vidare meddela föreskrifter om att

1. vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får tas i bruk, saluföras eller användas endast om de är märkta enligt styrelsens föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,

2. förfarandet med nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får tillämpas även för andra fordon än sådana som anges i 3 kap. 4 §, och

3. tekniska tjänster får vara etablerade i något land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

21 §

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 6 och 7.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni

som har meddelats med stöd av denna förordning,

11. om tillverkares tillhandahållande av information,

12. om skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,

13. om avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

14. om besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentationsskyldighet i fråga om fordonsbesiktning,

15. om sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen,

16. som i övrigt behövs för verkställigheten av fordonslagen och av denna förordning.

Transportstyrelsen är nationell

kontaktpunkt enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april

2014 om tekniska vägkontroller av

2000 om vägkontroller av trafikföretagen i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen.
2003/26/EG, samt fullgöra den rapporteringsskyldighet och de uppgifter som ankommer på den behöriga myndigheten enligt artikel 7.2 i direktivet.

trafikföretagen i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen.
Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 17.1 och 18 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafikföretagen i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen, samt fullgöra den rapporteringsskyldighet och de uppgifter som ankommer på den behöriga myndigheten enligt artikel 20.1 i direktivet.

21 a §

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafikföretagen och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 20 maj 2018 i fråga om 6 kap. 23 b § och 8 kap. 9 § och i övrigt den 4 februari 2018.
 2. Bestämmelserna i 6 kap 7 § tillämpas första gången för a, personbilar och lätta lastbilar av fordonsår 2006 och senare, samt fordonsår 1988 och tidigare, efter den inställelse till periodisk kontrollbesiktning som sker enligt de äldre bestämmelserna efter den 4 februari 2018,

- b. personbilar och lätta lastbilar av fordonsår 1989 till och med 2005, efter den inställelse till periodisk kontrollbesiktning som sker enligt de äldre bestämmelserna efter den 4 januari 2019.*
3. *I det fall en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg har körförbud vid ikraftträdandet av dessa föreskrifter infaller besiktningsbefrielse först när en periodisk kontrollbesiktning utförts med godkänt resultat.*
 4. *För ett fordon som senast har godkänts vid en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt 4 kap. 26 a § i dess lydelse före den 4 februari 2018 ska bestämmelsen tillämpas i sin äldre lydelse till den 19 maj 2020.*
 5. *För ett fordon som senast har godkänts vid en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt 6 kap. 24 § 3 i dess lydelse före den 4 februari 2018 ska bestämmelsen tillämpas i sin äldre lydelse till den 19 augusti 2018.*

2.2 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Regeringen föreskriver¹⁰ att 13 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap

7 §¹¹

Polismyndigheten får meddela föreskrifter om trafikövervakning på motorvägar och motortrafikleder.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för övriga frågor i denna förordning. Styrelsen får då föreskriva

1. att viss utrustning ska vara av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet, *och*

2. vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet och riktlinjer för hur olika värden bör användas.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för övriga frågor i denna förordning. Styrelsen får då föreskriva

1. att viss utrustning ska vara av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,

2. vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet och riktlinjer för hur olika värden bör användas *och*,

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttfordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG

¹¹ Senaste lydelse 2014:1265

3. om säkring av last på fordon under färd och därvid också föreskriva om krav på dokumentation vid lastsäkring och krav på lastsäkringsutrustnings egenskaper.

Denna förordning träder i kraft den 20 februari 2018.

2.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Regeringen föreskriver¹² att 3 kap. 2 §, 6 kap. 11 §, 7 kap. 1 § och bilaga 1, till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

2 §¹³

Uppgifter om registreringsnummer, chassinummer, fordonsslag, fabrikatskod, orsak till avregistreringen, avregistreringsdatum, tillverkningsdatum eller datum för första ibruktagandet, färg, modellkod, årsmodell och vem som har meddelat trafikförsäkring ska gallras ur vägtrafikregistret sju år efter det att ett fordon har avregistrerats.

Uppgifter om registreringsnummer, chassinummer, fordonsslag, fabrikatskod, orsak till avregistreringen, avregistreringsdatum, tillverkningsdatum eller datum för första ibruktagandet, färg, modellkod, årsmodell och vem som har meddelat trafikförsäkring ska gallras ur vägtrafikregistret sju år efter det att ett fordon har avregistrerats. *Uppgifter om besiktningresultat som har förts in i besiktningprotokoll enligt 8 kap. 3 c § fordonsförordningen (2009:211)*

¹² 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,

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och 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.

¹³ Senaste lydelse 2012:176

ska gallras ur vägtrafikregistret tre år efter det att ett fordon har avregistrerats.

Övriga uppgifter om fordon och fordonsägare ska, utöver vad som sägs i tredje stycket, gallras ur registret ett år efter det att ett fordon har avregistrerats. Om fordonsägaren vid denna tidpunkt har obetalda skatter eller avgifter för fordonet, ska uppgifter om fordonet och fordonsägaren gallras när skulden betalats eller när fordringen preskriberats.

Om det efter avregistreringen finns en uppgift om efterlysning, ska uppgifter om fordonet gallras först när efterlysningen upphört. En uppgift om föregående fordonsägare ska gallras ur registret fem år efter det att den fördes in. Detta gäller dock först när antalet föregående ägare överstiger två.

6 kap.

11 §¹⁴

Vid färd med ett registrerat fordon i internationell vägtrafik i Sverige skall föraren medföra ett registreringsbevis som är utfärdat enligt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, eller ett registreringsbevis som visar

1. registreringsnumret,
2. datum för första registreringen eller fordonets tillverkningsår,
3. namn och adress beträffande den person som beviset har utfärdats för,
4. tillverkarens namn eller varumärke,
5. fordonets tillverknings- eller

Vid färd med ett registrerat fordon i internationell vägtrafik i Sverige skall föraren medföra ett registreringsbevis som är utfärdat enligt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, *i den ursprungliga lydelsen, i lydelsen enligt kommissionens direktiv 2003/127/EG, i lydelsen enligt rådets direktiv 2006/103/EG, i lydelsen enligt rådets direktiv 2013/22/EU eller i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU,* eller ett registreringsbevis som visar

1. registreringsnumret,
2. datum för första registreringen eller fordonets tillverkningsår,
3. namn och adress beträffande den person som beviset har utfärdats för,
4. tillverkarens namn eller varumärke,
5. fordonets tillverknings- eller

¹⁴ Senaste lydelse 2005:1229

serienummer,

6. fordonets totalvikt, om fordonet är avsett för godstransporter, och

7. bevisets giltighetstid, om den inte är obegränsad. Vid färd med ett oregistrerat släpfordon i internationell vägtrafik i Sverige skall dragfordonets förare medföra ett bevis om att fordonet får användas i trafik i sitt hemland. Beviset skall innehålla de uppgifter som anges i första stycket 2-7.

De handlingar som avses i första och andra styckena skall på begäran överlämnas för kontroll till bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman. Uppgifterna i handlingarna skall vara angivna antingen med enbart latinska bokstäver eller engelsk kursivstil eller också upprepade i denna form. Handlingarna skall vara i sådant skick att de kan läsas utan svårighet.

serienummer,

6. fordonets totalvikt, om fordonet är avsett för godstransporter, och

7. bevisets giltighetstid, om den inte är obegränsad. Vid färd med ett oregistrerat släpfordon i internationell vägtrafik i Sverige skall dragfordonets förare medföra ett bevis om att fordonet får användas i trafik i sitt hemland. Beviset skall innehålla de uppgifter som anges i första stycket 2-7.

7 kap.

1 §¹⁵

I samband med registreringen av ett fordon ska Transportstyrelsen tilldela det ett registreringsnummer, som består av tre bokstäver och tre siffror.

Om ett besiktningsorgan i enlighet med 4 kap. 26 a § fordonsförordningen (2009:211) har fastställt tidpunkten för den senaste trafiksäkerhetsprovning då fordonet blev godkänt, ska registreringsnumrets slutsiffra väljas så att den första inställelse månaden enligt 6 kap. 4 § fordonsförordningen infaller tidigast tolv månader efter trafiksäkerhetsprovningen.

Transportstyrelsen ska utfärda ett registreringsbevis för varje registrerat fordon om det av särskilda skäl inte är obehövligt.

Denna förordning träder i kraft den 4 februari 2018.

Bilaga 1

¹⁵ Senaste lydelse 2011:1132

**4. Uppgifter från besiktning,
efterkontroll och flygande
inspektion**

Besiktningensorgan och
besiktningstation där besiktningen
utförts

Besiktningstekniker som utfört och
rapporterat besiktningen

Län där besiktningen utförts

Bedömningskod för respektive brist

Chassinummer vid underkänd
registreringsbesiktning

Datum och klockslag då
besiktningen utförts

Datum när besiktning senast ska ha
skett

Detalj-, positions-, läges- och
bristkod

Föreläggande om besiktning med
angivande av senaste datum för
föreläggandet

Godkänt besiktningresultat

Identifieringsnummer för
besiktningensprotokoll

Motivering av underkänd besiktning
eller orsak till icke slutförd
besiktning

Resultat av mopedbesiktning

Lämplighetsbesiktning

- användning
- godkännande

Myndighetskod

Mätvärden

- bromskraftsvärde

**4. Uppgifter från besiktning,
efterkontroll, flygande inspektion
och annan kontroll genom
polisman**

Besiktningensorgan och
besiktningstation där besiktningen
utförts

Besiktningstekniker som utfört och
rapporterat besiktningen

Län där besiktningen utförts

Bedömningskod för respektive brist

Chassinummer vid underkänd
registreringsbesiktning

Datum och klockslag då
besiktningen utförts

Datum när besiktning senast ska ha
skett

Detalj-, positions-, läges- och
bristkod

Föreläggande om besiktning med
angivande av senaste datum för
föreläggandet

Godkänt besiktningresultat

Identifieringsnummer för
besiktningensprotokoll

Motivering av underkänd besiktning
eller orsak till icke slutförd
besiktning

Resultat av mopedbesiktning

Lämplighetsbesiktning

- användning
- godkännande

Myndighetskod

Mätvärden

- retardationsvärde
- avgasvärde

Underkänt besiktningsresultat

Vägmätarställning

I fråga om sådana ackrediterade verkstäder som avses i 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) antecknas följande uppgifter.

Namn eller firma

Personnummer,
organisationsnummer,
samordningsnummer eller
motsvarande

Adress i landet. Om sådan adress saknas får en adress i ett annat land anges.

- bromskraftsvärde
- retardationsvärde
- avgasvärde

Underkänt besiktningsresultat

Vägmätarställning

I fråga om sådana ackrediterade verkstäder som avses i 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) antecknas följande uppgifter.

Namn eller firma

Personnummer,
organisationsnummer,
samordningsnummer eller
motsvarande

Adress i landet. Om sådan adress saknas får en adress i ett annat land anges.

Kontrollform

Riskvärde

2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap

Regeringen föreskriver att övergångsbestämmelserna till förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap¹⁶ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1. Den upphävda kungörelsen gäller fortfarande i fråga om fordon som efter sådan ombyggnad som anges i kungörelsen har undergått registreringsbesiktning före den 1 april 1975.
2. Fordon som avses i 1 får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Den som bryter häremot skall dömas till böter högst ettusen kronor.

¹⁶ Senaste lydelse 2003:579

Vad nu har sagts tillämpas inte i den mån lägre hastighetsgräns gäller på grund av annan föreskrift.

2 a. För fordon som avses i 1 tillämpas i fråga om förarbehörighet, utrustning och registrering de bestämmelser som gäller för traktorer, såvitt annat inte sägs i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

3. Fordon som avses i 1 får brukas efter utgången av mars månad 1980 under följande förutsättningar.

A. Fordonets ägare skall till länsstyrelsen anmäla att han avser att bruka fordonet efter utgången av mars månad 1980. Därvid skall fordonets registreringsnummer anges.

B. Fordonet skall genomgå årlig kontrollbesiktning inom inställetstermin som anges i 9 kap. 2 § fordonsförordningen (2002:925). I fråga om sådan kontrollbesiktning tillämpas bestämmelserna i fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen.

4. Den som brukar ett fordon i strid mot bestämmelserna i 3 döms till böter.

5. Vägverket meddelar föreskrifter för verkställigheten av denna förordning. 5. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för verkställigheten av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 4 februari 2018.

3 Uppdraget

3.1 Bakgrund

I början på april 2014 beslutade Europaparlamentet och rådet om tre nya rättsakter, två nya direktiv som handlar om periodisk kontroll av fordon respektive teknisk vägkontroll av nyttofordon i trafik, och ett ändringsdirektiv som berör de europeiska bestämmelserna om registreringsbevis. Rättsakterna 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
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon
- 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

Näringsdepartementet kontaktade Transportstyrelsen i början av november 2014 och bad om en mer fullständig och resonerande bedömning av konsekvenserna av besiktningsspaketets ikraftträdande. Resultatet ska levereras i form av utredning/PM. Innehållet ska kvalitetssäkras av jurist på Transportstyrelsen för att säkerställa att ingen del av de tre direktiven utelämnats.

Utredningen ska omfatta:

- En beskrivning av idag gällande rättsläge och bestämmelser.
- En beskrivning av vilka förändringar de beslutade EU-direktiven medför.
- En beskrivning av nödvändiga svenska författningsändringar (särskilt fordonsförordningen och förordningen om vägtrafikdefinitioner) och konsekvenser av valmöjligheter vid implementering i svenska förordningar.
- Varje större föreslagen förordningsändring ska följas av en konsekvensbedömning med bäring på samhällets olika intressenter (medborgare, fordonsägare, miljö, besiktningssbransch, polis och rättsväsende). Varje valmöjlighet måste kunna motiveras utifrån en konsekvensbedömning.

Näringsdepartementet vill ha utredningen klar till 31 oktober 2015.

3.2 Förutsättningar och legala krav

Avgränsning

Näringsdepartementet har angett att uppdraget ska avgränsas till de författningsändringar som är nödvändiga med anledning av det s.k. besiktningspaketet. Har Transportstyrelsen önskemål om andra författningsändringar, kan de lämnas till över till departementet i en separat hemställan, i syfte att inte äventyra tidplanen.

Ikraftträdande och andra viktiga datum

Senast den 20 maj 2015 ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa respektive direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta. De ska tillämpa bestämmelserna från och med den 20 maj 2018. Beträffande det riskvärderingssystem som avses i artikel 6 i direktiv 2014/47/EU ska bestämmelserna tillämpas från och med den 20 maj 2019.

Övergångsbestämmelser finns beträffande utrustning vid kontrollbesiktning, tillsyn av besiktningsorgan och riskvärderingssystem, men dessa områden kräver inte några förändringar i fordonsförordningen eller förordningen om vägtrafikregister.

4 Gällande rätt

4.1 Begrepp

I 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) finns olika beteckningar med angivna betydelser för *besiktningsorgan*, *besiktningstekniker*, *bilinspektör* och *tekniker m.m.*. Beteckningarna används även i fordonsförordningen, och de begrepp som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen om vägtrafikregister (2001:558) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, om inte annat anges.

Första kapitlet i fordonsförordningen innehåller också ett antal definitioner i 1 kap 4 §: *fordonstyp*, *teknisk tjänst* och *provningsorgan*.

4.2 Kontrollbesiktning

Kontroll om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt är lämpligt för trafik får ske genom de kontrollformer som anges i kapitel 2 enligt 2 kap. 1 § fordonslagen. En del av kontrollen är återkommande och kallas periodisk kontrollbesiktning. Sverige införde krav på årlig kontrollbesiktning 1965 för vissa fordon. I fordonsförordningen anges vilka fordon som omfattas av kravet på periodisk kontrollbesiktning och hur ofta kontrollbesiktningen ska ske.

Kontrollbesiktning sker, enligt 2 kap. 9 § första stycket fordonslagen (2002:574), för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att fordonet uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Enligt 2 kap. 9 § andra stycket fordonslagen sker kontrollbesiktning periodiskt, men kan också ske till följd av körförbud eller föreläggande.

4.2.1 Slutsifferstyrning

Den slutsiffra som fordonet har i registreringsnumret styr vilken tid på året fordonet ska kontrollbesiktas. Detta kallas slutsifferstyrning.

Slutsifferstyrning gäller för

- bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton, enligt 6 kap. 5 § fordonsförordningen, eller i vissa fall utifrån användningsområde enligt 6 kap. 10 §,
- bussar, enligt 6 kap. 10 §, och
- vissa släpfordon som används på sätt som anges i 6 kap. 10 §.

Slutsifferstyrning gäller när inställesemånaden infaller sedan en viss tid har gått från det att fordonet första gången togs i bruk, det vill säga ställdes på i vägtrafikregistret, och börjades användas i trafik. Exempelvis gäller slutsifferstyrningen efter ett år för fordon som omfattas av kraven enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen.

Tiden för periodisk kontrollbesiktning styrs av slutsiffran i fordonets registreringsnummer. Den tidsperiod på året då fordonet ska kontrollbesiktas kallas inställesetermin och regleras i 6 kap. 4 § fordonsförordningen. Inställesemånaden bestäms efter den sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande:

Sista siffra i registreringsnumret	Inställesemånad
1	januari
2	februari
3	mars
4	april
5	juli
6	augusti
7	september
8	oktober
9	november
0	december

Inställeseterminen består av inställesemånaden samt de närmast föregående två och de närmast följande två kalendermånaderna, se 6 kap. 4 §. Hela inställeseterminen är alltså fem månader. Ett fordon med slutsiffran 1 i registreringsnumret kan därmed besiktas under november, december, januari, februari och mars.

Enligt 6 kap. 5 § fordonsförordningen ska bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton kontrollbesiktas

– första gången under den inställesetermin vars inställesemånad infaller sedan 34 månader har gått från den månad då bilen första gången togs i bruk,

- andra gången under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller två år efter föregående inställelsemånad, och
 - därefter årligen under den för bilen gällande inställelseterminen.

Ingen slutsifferstyrning

Slutsifferstyrningen enligt 6 kap. 4 § fordonsförordningen gäller inte alla fordonsslag. För de flesta fordonsslag gäller i stället att periodisk kontrollbesiktning ska ske med utgångspunkt från den tidpunkt då fordonet första gången togs i bruk.

Det framgår av 6 kap. 6 § fordonsförordningen att bilar – som inte är EG-mobilkranar – och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton, ska kontrollbesiktas första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Enligt 6 kap. 7 § fordonsförordningen ska bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar kontrollbesiktas första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Vidare framgår av 6 kap. 8 § fordonsförordningen att motorredskap klass I, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon ska kontrollbesiktas första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Slutsifferstyrningen gäller inte heller för personbilar, motorcyklar och lätta lastbilar från och med det kalenderår som infaller trettio år efter det år som anges i årsmodellbeteckningen enligt vägtrafikregistret. Det framgår av 6 kap. 9 § fordonsförordningen att dessa ska kontrollbesiktas senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Det finns särskilda bestämmelser om mer frekventa kontrollbesiktningar än enligt huvudregeln, för bussar och vissa fordon som används yrkesmässigt. Dessa räknas upp i 6 kap. 10 § fordonsförordningen. Då gäller att den första besiktningen ska ske den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller ett år efter att fordonet första gången togs i bruk, därefter sker periodisk kontrollbesiktning årligen med slutsifferstyrning.

Registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som, med förare och mot betalning, ställs till allmänhetens förfogande för personbefordran, och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse ska kontrollbesiktas första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes, enligt 6 kap. 11 § FoF.

4.2.2 Undantag från kontrollbesiktning

Idag har Sverige ett generellt undantag från periodisk kontrollbesiktning för fordon av 1950 eller tidigare års modell enligt 6 kap. 3 § fordonsförordningen, med undantag av bussar med en totalvikt över 3,5 ton och vissa lätta bilar och lätta släpvagnar som t.ex. uttryckningsfordon, gasdrivna fordon, taxi och fordon som används vid övningskörning m.m.

Transportstyrelsen har bemyndigande i 8 kap. 18 § fordonsförordningen att meddela föreskrifter om och i enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i förordningen för ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp eller en viss kategori av fordon. Transportstyrelsen får föreskriva eller besluta om undantag om det

1. *behövs med hänsyn till fordonets eller fordonens konstruktion eller användning eller är motiverat av något annat särskilt skäl,*
2. *kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet, samt*
3. *är förenligt med tillämpliga EU-rättsakter, avtal om ömsesidigt erkännande och reglementen.*

Rallybilar

Idag meddelar Transportstyrelsen undantag från kravet på periodisk kontrollbesiktning för vissa rallybilar som uppfyller Transportstyrelsens allmänna råd (TSFS 2012:31) om undantag för rallybilar på väg m.m. Undantaget meddelas med stöd av 8 kap. 18 § fordonsförordningen. I samband med en rallytävling körs dessa fordon på allmän väg mellan tävlingsmomenten, de s.k. specialsträckorna. Eftersom alla rallybilar genomgår en enklare teknisk kontroll innan tävling, anser Transportstyrelsen att dessa fordon kan undantas från kravet på periodisk kontroll hos ett besiktningsorgan.

Tävlingsfordonsskylt

Den 1 januari 2016 träder en ändring i kraft i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som innebär bl. a att tävlingsfordon förs in som definition och att dessa tävlingsfordon ska ha registreringsskyltar som skiljer sig från andra registreringsskyltar. Tävlingsfordon är motorfordon som har anpassats för

tävlingsändamål men som genom föreskrifter eller beslut om undantag i enskilda fall ändå får användas på väg. Särskilda fordonstekniska regler för tävlingsfordon har funnits sedan länge och de aktuella fordonen får endast brukas på ett begränsat sätt på det allmänna vägnätet. Det är väsentligt att underlätta polisens kontroll på väg genom att göra det visuellt enkelt att urskilja ett tävlingsfordon om det körs på allmänna vägar. Det finns våren 2015 ca 5 000 rallybilar och 1 500 tävlingsmotorcyklar i Sverige.

Öar utan fast förbindelse

Idag medger Transportstyrelsen undantag från kravet på viss utrustning som besiktningsorganen ska ha, enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan. Ett antal besiktningsorgan erbjuder 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.

4.2.3 Omfattningen av kontrollbesiktning

Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om omfattningen av en kontrollbesiktning. I bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning anges vilka system, komponenter och detaljer som ska kontrolleras. Bilagan innehåller även anvisningar hur besiktningsorganen ska bedöma funna brister. Under åren har inte innehållet i bilagan förändrats i någon större omfattning. Ett antal nya komponenter har dock tillkommit, t.ex; kontroll av lätta bilars avgasrenande system via omborddiagnossystemet, stöldskydd samt felindikering av krockkuddar och antisladdsystem.

4.2.4 Besiktningsorgan

I 4 kap. fordonslagen anges förutsättningar för att ett besiktningsorgan ska få utföra besiktningar och provningar i Sverige. 4 kap. 2 § anger att registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar, lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar får utföras endast av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

En ackreditering ska avse alla besiktningsformer av de fordon som anges i 4 kap 2 § fordonslagen. Besiktningsorganen kan ansöka om ackreditering för

besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier inom ett eller flera län, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,
3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

En ackreditering enligt 4 kap. får bara meddelas besiktningsorgan som är en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering enligt handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige. En ackreditering får bara meddelas sökande som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och allmänt gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Under rubriken "Övriga bestämmelser" i lagens 5 kap. finns bestämmelser om tillsyn. Swedac ska kontrollera att den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna uppfyller föreskrivna krav, samt att verksamheten uppfyller sådana krav som avses i 4 kap. 2 a–2 §§ i fordonslagen, om kravet på ackreditering m.m. Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen och föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen, se 8 kap. 22 § fordonsförordningen.

4.3 Flygande inspektion

En beskrivning vad en flygande inspektion är, framgår av 2 kap. 10 § fordonslagen. Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet samt att det uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Vidare innehåller fordonslagen ett antal allmänna bestämmelser om dessa kontroller. Enligt 3 kap. 1 § ska kontroll som avser denna lag anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål. Tredje kapitlet innehåller också en reglering vem som får stoppa ett fordon och genomföra en kontroll. 3 § ger en polisman, en besiktningsstekniker, en bilinspektör eller en tekniker i samband med kontroll rätt till tillträde till fordonet och slutna utrymmen i fordonet. Dessa personer har även stöd att provköra fordonet i samband med kontroller, se 4 §. Lagstiftningen ger Transportstyrelsen, en polisman, ett besiktningsorgan eller en bilinspektör stöd att meddela förelägganden eller

körförbud som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik, enligt 6 §.

I 6 kap. fordonsförordningen finns närmare bestämmelser om flygande inspektion, såsom bestämmelser om vilka fordon som kan inspekteras och vilka fordon som inte ska kontrolleras. Vidare finns bestämmelser som anger vilka beslut och förelägganden som polisen kan meddela fordonsägaren. I 6 kap. § 23 fordonsförordningen anges att flygande inspektion får ske av motordrivna fordon, släpfordon och efterfordon. Ett motordrivet fordon är fordon som för framdrivande är försett med motor, med undantag för elcykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Motorfordon är fordon som är avsedda att huvudsakligen användas på väg. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. Enligt 6 kap. 26 § fordonsförordningen ska förrättningsmannen meddela körförbud för ett fordon om bristerna är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om fordonet vid en flygande inspektion har andra brister ska fordonsägaren avhjälpa dem. Förrättningsmannen ska även förelägga fordonsägaren att inom en viss tid till exempel låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning.

Genom bemyndigandet i 8 kap. § 16 fordonsförordningen har Transportstyrelsen meddelat närmare föreskrifter om hur en flygande inspektion ska gå till, vad som ska kontrolleras och hur eventuella brister ska bedömas (TSFS 2010:85). I 6 kap. 1 och 2 §§ i Transportstyrelsens föreskrifter om flygande inspektion finns bestämmelser om rapporteringen. Fordonets nationalitetsbeteckning ska anges liksom registreringsnummer och fordonsslag. Resultatet av en flygande inspektion ska sammanfattas i en särskild handling. Av rapporten ska bl.a. framgå om fordonet saknar anmärkning, beslut om körförbud, föreläggande om kontrollbesiktning inom viss tid, föreläggande om att inom viss tid låta reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad eller för ett besiktningsorgan visa att bristerna har avhjälpats, att enkla brister ska avhjälpas, föreläggande om registreringsbesiktning, inspektionens omfattning, samt de brister som konstaterats. Enligt 7 § ska rapporten överlämnas till fordonets förare. Enligt 7 kap. 2 § ska förrättningsmannen omedelbart efter avslutad förrättning rapportera resultatet till Transportstyrelsen.

4.4 Sanktioner

Närmare bestämmelser om påföljder framgår av 8 kap. 5–12 §§ fordonsförordningen.

4.5 Vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret är ett automatiserat register som bl.a. innehåller uppgifter om alla motordrivna fordon som är registrerade i Sverige och om ägarna till dessa. Registret innehåller också uppgifter om innehavaren av ett fordon om det innehas på grund av kreditköp eller med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år. Registret förs av Transportstyrelsen och regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. De ändamål som reglerar åtkomsten till uppgifterna i registret finns i lagens 5 §. Direktåtkomst medges enligt 8 § endast för vissa av dessa ändamål. Polisen är en av de svenska myndigheter som har direktåtkomst till vägtrafikregistret.

Det framgår av 5 § 1 lagen om vägtrafikregister att i fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret bland annat ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet för vilken staten svarar enligt lag i fråga om fordonsägare.

4.5.1 Uppgifter i registret

I vägtrafikregistret förs enligt 6 § 1 lagen om vägtrafikregister in uppgifter som avser motorfordon och släpfordon samt ägare till dessa. Vidare förs det enligt 6 § 7 in följande uppgifter:

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

Det framgår av 2 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister att det i vägtrafikregistret ska föras in de uppgifter som rör fordonsregistrering som framgår av bilaga 1 till förordningen. Enligt punkt 4 ska uppgifter från besiktning, efterkontroll och flygande inspektion föras in. Enligt punkten 8 ska uppgift föras in om ackrediterade besiktningsorgan och enligt punkt 9 uppgifter från besiktningsorgan som behövs för fullgörande av Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen.

Enligt 4 kap. 1 § 1 förordningen om vägtrafikregister får vid sökning i vägtrafikregistret som sökbegrepp när det gäller fordonsregistreringen användas de uppgifter som enligt 6 § första stycket 1 lagen om vägtrafikregister förs in i registret, med undantag för uppgift om innehav av fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.

4.6 Nationell kontaktpunkt

Enligt 8 kap. 21 § fordonsförordningen har Transportstyrelsen att fullgöra uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG vad gäller samordning och information.

Transportstyrelsen är också nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik etc. Så här formuleras det i 1 kap 2 § förordningen om vägtrafikregister:

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

Som jämförelse kan i detta sammanhang också nämnas 4 kap. 1 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

1 § Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 7, 8.4 och 9.2 i förordning (EEG) nr 3821/85 och skall i övrigt fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige i fråga om typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort.

4.7 Säkring av last

Föraren är ansvarig för lastens säkring. Bestämmelser om hur fordon får lastas finns i 3 kap. 78–83 §§ trafikförordningen (1998:1276), där en bestämmelse om säkring av fordons last finns i 3 kap. 80 §. Mer detaljerade bestämmelser om hur säkring av last ska ske finns i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd. Föreskrifterna utfärdades med stöd av bemyndigande i vägtrafikkungörelsen (1972:603). Ändringar har tillkommit genom åren i grundföreskrifterna (TSVFS 1980:19, VVFS 1998:95 och VVFS 1999:18) om ändring i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd.

Fram till april 2009 fanns även Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:9) om utrustning för säkring av last som angav krav på viss fordonsutrustning som används vid säkring av last.

De nuvarande föreskrifterna om lastsäkring gäller vid transport av last med alla typer av motorfordon, i förekommande fall med tillkopplat släpfordon, utom moped och motorcykel. Föreskrifterna (TSVFS 1978:10) anger generella krav på lastsäkring genom att ange de lastsäkringsmetoder, låsning, förstängning eller surring eller en kombination av dessa, som ska

användas och definierar de krafter lastsäkring ska klara angivet i form av de dimensionerande accelerationerna, 1 g framåt i färdriktningen och 0,5 g bakåt och tvärs färdriktningen ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$, vilket är tyngdkraftsaccelerationen vid jordytan).

Föreskrifterna anger vidare att last ska vara säkrad på det sätt som anges i detaljanvisningar i föreskrifterna. Kan inte last säkras på det sätt som anges i föreskrifterna kan last säkras på annat sätt enligt lastsäkringsintyg som ska vara grundat på teknisk beräkning eller prov som visar att säkring kan motstå de masskrafter som uppkommer på grund av de dimensionerande accelerationerna. För last som består av formstabila icke rullande lastenheter definierar föreskrifterna enkla beräkningsprinciper som kan användas för beräkning av behov av säkringskrafter. Föreskrifterna innehåller också vissa krav på den lastsäkringsutrustning (ej fordonsdelar) som används. För att kunna göra en fullt korrekt lastsäkring utifrån krav på vilka krafter säkring ska klara måste följande vara känt för den som utför säkring

1. Vilka lastsäkringsmetoder som kan användas,
2. hur behovet av säkringskrafter ska beräknas,
3. lastens egenskaper som vikt, formstabilitet (möjlighet till olika typer av surring), tyngdpunkt och om last som lastats på lastpall eller i någon form av emballage är säkrad som sådan på pallen eller i emballaget samt
4. använd lastsäkringsutrustnings (fordonsdelar som används vid förstängning eller låsning samt övrig utrustning som ex vis surningsmaterial) egenskaper, i huvudsak största tillåtna belastning men även annat som töjbarhet, spännkraft m.m.

Det finns inga föreskrifter om hur kontroll av lastsäkring ska gå till eller hur brister ska bedömas. Från branschhåll har framförts krav om att lastsäkringsföreskrifterna bör harmoniseras inom EU då olika regler i olika länder gör det svårt och kostsamt att lastsäkra vid gränsöverskridande trafik. Transportstyrelsen har beslutat att revidera nuvarande lastsäkringsföreskrifter men eftersom bemyndigande om föreskriftsrätt till viss del saknas kommer styrelsen att invänta eventuella författningsändringar enligt denna utredning.

4.8 Riskvärderingssystem

Det riskvärderingssystem som finns i dag rör företagskontrollen av kör- och vilotider och framgår av bestämmelsen i 7 kap. 13 § i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Bestämmelsen är en implementering av artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv

2006/22/EG¹⁷. Det anges att vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Vidare framgår att dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 eller (EEG) nr 3821/85 som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). Att utredningen informerar om detta riskvärderingssystemet beror på att det i direktiv 2014/47/EU ställs krav i artikel 6 om att information om brister enligt direktivet ska införas i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

4.8.1 Beräkning av riskvärde för kör- och vilotider

Företagens riskvärde ska beräknas utifrån den kategorisering av överträdelser som anges i bilagan till förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Kategorierna är uppdelade på grundval av hur allvarliga överträdelserna är. De parametrar som påverkar riskvärdet är antalet överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna, allvarlighetsgraden hos dessa, tid som förflutit sedan överträdelserna begicks samt antalet kontrollerade fordon.

4.8.2 Riskvärderingssystem för tillstånd

Riskvärderingssystemet beskrivs i artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009¹⁸ som kontroller inriktade på företag med högre risk. Transportstyrelsen ska därvid kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven på gott anseende enligt artikel 3 i förordningen. Det sägs vidare i artikel 12 i förordningen att medlemsstaterna för detta ändamål ska utvidga det riskvärderingssystem som medlemsstaterna inrättat enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet (1) till att omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i den här förordningen.

Artikel 6 inbegriper överträdelser av regelverken för kör- och vilotider och färdskrivare. Detta innebär att många överträdelser som konstateras vid företagskontrollen av kör- och vilotider även ska ligga till grund för beräkning av riskvärdet i riskvärderingssystemet för tillsyn av tillståndsinnehav.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av de personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

5 Direktiven

5.1 DIREKTIV 2014/45/EU

5.1.1 Sammanfattning

Ett nytt direktiv för kontrollbesiktning av fordon, 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, antogs av Europaparlamentet och rådet i början av 2014. Direktivet anger grundförutsättningarna för att genomföra kontrollbesiktningar på motorfordon och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet inom Europa.

Direktivet omfattar fordon med en konstruktiv hastighet över 25 km/tim såsom personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton samt traktorer med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim. Från och med den 1 januari 2022 omfattas även motorcyklar med en motorvolym på mer än 125 cm³, av direktivet.

Medlemsstaterna ges möjlighet att under särskilda omständigheter undanta fordon som är registrerade på deras territorium, från kraven på periodisk kontrollbesiktning. I direktivet anges fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk, fordon som omfattas av diplomatisk immunitet, fordon som används av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten, fordon som endast används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks- eller fiskesyfte på den berörda medlemsstatens territorium och huvudsakligen på mark där sådan verksamhet bedrivs, såsom jordbruks- och skogsbruksvägar eller åkermark, fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden, och specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/tim och som endast används inom den berörda medlemsstatens territorium.

Direktivet anger att medlemsstaterna får undanta motorcyklar från kravet på periodisk kontrollbesiktning, om man har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för motorcyklar. Att åtgärderna är effektiva ska medlemsstaterna kunna visa genom relevant trafiksäkerhetsstatistik för de senaste fem åren enligt artikel 2. 2 sista strecksatsen. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen.

Vidare anger direktivet periodicitet för periodisk provning av de fordon som omfattas. Direktivet anger även vilka tekniska system och komponenter som kontrollbesiktning minst ska omfatta och vilken utrustning som ska användas vid kontrollen. Medlemsstaterna får dock själva bestämma över vilka områden, komponenter och metoder som ska gälla vid kontrollbesiktning av motorcyklar. En bilaga innehåller också en förteckning över vilka brister man kan finna och hur allvarliga bristerna är. Medlemsstaterna får utöka omfattningen av möjliga brister. Enligt direktivet ska bristernas allvarlighetsgrad bedömas enligt tre nivåer.

Efter en genomförd kontrollbesiktning ska ett besiktningsprotokoll utfärdas. Direktivet innehåller även en artikel som anger hur brister ska följas upp. När ett fordon godkänts ska ett provningsbevis utfärdas, som anger ett datum när nästa kontrollbesiktning ska utföras.

Direktivet innehåller även gemensamma krav på kontrollbesiktningsstationer och dess utrustning, samt krav på kompetens och utbildning av besiktningstekniker. Medlemsstaterna ska säkerställa tillsyn av kontrollbesiktningsstationerna. Ett sätt att uppfylla kraven på tillsyn, är krav på ackreditering enligt förordning (EG) nr 765/2008.

En nationell kontaktpunkt ska utses av medlemsstaterna som ansvarar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna och kommissionen med avseende på tillämpningen av direktivet.

Övergångsbestämmelser anger att medlemsstaterna får använda sig av kontrollbesiktningsstationer och utrustning som inte uppfyller kraven i direktivets artikel 11 samt bilaga III, till den 20 maj 2023. Bilagan V som anger kraven på tillsynsorgan ska tillämpas från och med den 1 januari 2023.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2015 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter. Senast den 20 maj 2017 ska medlemsstaterna anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa detta direktiv. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 20 maj 2018.

5.1.2 Jämförelse med nuvarande nationella regler

Allmänt

Det svenska kontrollbesiktningsystemet uppfyller i väsentliga delar de minimikrav som anges i direktivet och dess bilagor. På vissa områden går det svenska systemet längre än direktivets minimikrav t.ex. vilka fordon som omfattas av krav på kontrollbesiktning, hur ofta kontrollbesiktningen ska ske och omfattningen av den tekniska kontrollen.

Artikel 1 - Syfte

I direktivet anges enligt artikel 1 minimikrav för system för periodiska trafiksäkerhetsprovningar.

Artikel 2 - Tillämpningsområde

Artikel 2.1 anger vilka fordon, som överstiger 25 km/tim, som omfattas av direktivet. Hjultraktorer i kategori T5, traktor b, med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim omfattas av direktivet och behöver regleras i svensk lagstiftning. Släpvagnar med en högsta vikt som understiger 3,5 ton omfattas inte av direktiven. Sverige har dock nationella regler om kontrollbesiktning av släpvagnar men Transportstyrelsen föreslår att släpfordon med en högsta vikt av 750 kg inte ska omfattas av kontrollbesiktning.

I direktivets artikel 2.2 anges att medlemsstater får undanta vissa fordon som är registrerade på deras territorium, från tillämpningen av direktivet. De exempel som anges är följande;

- Fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, t.ex. fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk.
- Fordons som omfattas av diplomatisk immunitet.
- Fordon som omfattas av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten.
- Fordon som endast används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks-, eller fiskesyfte på den berörda medlemsstatens territorium och huvudsakligen på mark där sådan där sådan verksamhet bedrivs, såsom jordbruks- och skogsbruksvägar eller åkermark.
- Fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden.
- Specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/tim och som endast används inom den berörda medlemsstatens territorium.
- Fordon i fordonskategori L3e, L4e, L5e och L7e med en motorvolym som överstiger 125 cm³, där medlemsstaten har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för två- och trehjuliga

fordon och där man i synnerhet beaktar relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen.

Genom direktiv 2014/45/EU utökas omfattningen av fordon som medlemsstaterna kan undanta och flera av ovanstående undantag kan vara lämpliga för Sverige att använda. Redan idag är fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål undantagna från bestämmelserna i fordonsförordningen, se 1 kap. 2 §. Periodiskt återkommande kontrollbesiktning ska ske av fordon som tagits in i det militära fordonsregistret enligt 4 kap. 4 § militärtrafikförordningen (2009:212). Försvarsmakten får meddela föreskrifter om sådan besiktning. Något generellt undantag för vissa fordonsgrupper finns dock inte i svensk lagstiftning idag förutom för de flesta fordon av 1950 eller tidigare års modell, se 6 kap. 3 § 1 fordonsförordningen. Sverige har även krav på kontrollbesiktning för motorcyklar och föreslår ingen förändring med anledning av direktivet.

Transportstyrelsen föreslår att styrelsen får ett tydligare mandat att meddela föreskrifter om undantag från kontrollbesiktning för fordon som sällan eller aldrig körs på allmän väg, fordon för tävlingsbruk och fordon som uteslutande används på små öar.

Medlemsstaterna får införa nationella krav avseende trafiksäkerhetsprovning för fordon som är registrerade på deras territorium och som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde. Sverige har kontrollbesiktning för släpfordon av en totalvikt av högst 3,5 ton, motorredskap klass I samt vissa släp som dras av dessa fordon, Epa-traktor, tung terrängvagn och terrängskoter i vissa fall. En ändring föreslås av Transportstyrelsen så att släpfordon av högst 750 kg inte omfattas av kontrollbesiktning.

Artikel 3 - Definitioner

Artikel 3 innehåller närmare definitioner av 19 begrepp som används i direktivet. Några begrepp kan ge vägledning åt t.ex. Transportstyrelsen vid framtagande av ytterligare föreskrifter, däribland vad som avses med en liten ö, om styrelsen ska pröva frågan om fordon ska undantas kravet på återkommande kontrollbesiktning. Definitionerna gäller enbart i detta direktiv.

Artikel 4 - Ansvarsområden

Varje medlemsstat ska, enligt artikel 4.1, se till att fordon som är registrerade på dess territorium genomgår periodisk provning på ett provningscentrum. Detta finns reglerat i 6 kap. fordonsförordningen.

I artikel 4.2 anges vem som ska utföra trafiksäkerhetsprovningar (kontrollbesiktningar). I Sverige finns detta reglerat i 4 kap. 2 § fordonslagen där det anges att kontrollbesiktningar får utföras endast av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

Artikel 4.3 riktar sig till kommissionen.

Ansvar för att hålla ett fordon i trafiksäkert skick ska fastställas i nationell rätt enligt artikel 4.4. Fordonsägaransvaret finns beskrivet i 2 kap. 14 § i fordonsförordningen.

Artikel 5 – Datum och frekvens för provning

I direktivets artikel 5.1 a anges vilket som är det minsta intervall som personbil (M₁) och lätt lastbil (N₁) får ha som inställelse. Enligt direktivet ska personbil och lätt lastbil kontrollbesiktas fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.

Beroende på vilken slutsiffra bilen har i registreringsnumret, i kombination med datum då bilen för första gången togs i bruk, sker den första inställelsen 34 – 48 månader efter den dag bilen togs i bruk i Sverige. Därefter ska nästa kontrollbesiktning ske under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller två år efter föregående inställelsemånad. Eftersom inställelsetermin även tillåter de två närmast efterföljande månaderna, överskrider Sverige de intervall som anges i direktivets artikel 5.1 a i samband med den andra inställelsen till kontrollbesiktningen, som sker upp till 62 månader efter bilens första ibruktagande. Därefter sker kontrollbesiktning årligen under den inställelsetermin som gäller för bilen. Med bakgrund av detta behöver reglerna om intervall och inställelsetermin ses över rörande personbil och lätt lastbil.

När personbilar och lätta lastbilar blir 30 år gamla enligt den årsmodellsbeteckning som anges i vägtrafikregistret, ska en kontrollbesiktning ske senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. För dessa gäller alltså tvåårsgränsen enligt direktivet.

Artikel 5.1 b anger vilka fordonskategorier som ska ha som minimum två års intervaller för kontrollbesiktning. Det gäller övriga fordon som inte är personbil, lätt lastbil och traktor b och är redan reglerat i 6 kap. 6 och 10 §§ fordonsförordningen.

Traktor b, fordon i kategori T5, ska enligt artikel 5.1 c, bli föremål för trafiksäkerhetsprovning fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Detta behöver regleras i fordonsförordningen varför Transportstyrelsen föreslår en sådan reglering.

Medlemsstaterna ska, enligt artikel 5.2 upprätta lämpliga tidsintervall inom vilka fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e med en motorvolym på mer än 125 cm³, dvs. motorcyklar, ska genomgå trafiksäkerhetsprovning. Det är redan reglerat i 6 kap. 7 § fordonsförordningen varför ytterligare reglering inte behövs.

Vidare anges i artikel 5.3 att medlemsstaterna får fastställa en rimlig period under vilken kontrollbesiktningen ska utföras, förutsatt att perioden inte överstiger de intervall som anges. Det finns reglerat i 6 kap. fordonsförordningen för samtliga fordon, förutom för traktor b, men behöver alltså ses över. Sverige överskrider de nivåer som anges med dagens intervaller för personbilar och lätta lastbilar, eftersom de har en inställelsetermin på hela 5 månader.

Enligt artikel 5.4 får medlemsstaten eller behöriga myndigheten begära att fordonet ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning före det datum som en ordinarie provning skulle ske i händelse av en olycka, om fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats, om innehavaren av ett fordons registreringsbevis har ändrats, när fordonet har uppnått en mätarställning av 160 000 km eller i fall där trafiksäkerheten har påverkats kraftigt. Det är inte ett absolut krav att Sverige inför dessa regler eftersom det står ”får” i direktivet. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion finns stöd för polis och bilinspektör att meddela körförbud för ett fordon som har varit skadat i en trafikolycka. Stöd för detta finns i 2 kap. 11 §, 3 kap. 6 § och 5 kap. 8 § fordonslagen samt 8 kap. 16 § 3 fordonsförordningen. För att upphäva körförbudet måste en fullständig kontrollbesiktning ske. Om fordonet har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktades eller när intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande utfärdades eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning enligt 4 kap. 20 § fordonsförordningen.

Transportstyrelsen föreslår dock ingen ny kontrollbesiktning efter ett ägarbyte (”om innehavaren av ett fordons registreringsbevis har ändrats”). Ett sådant förfarande kommer sannolikt att medföra att vissa fordon aldrig byter ägare. Transportstyrelsen har redan erfarenhet idag av att stora mängder fordon registreras på s.k. bilmålvakter.

Inte heller föreslår Transportstyrelsen någon kontrollbesiktning när mätarställningen har nått 160 000 km. Erfarenheter från medlemsländer som har motsvarande reglering visar att dessa har problem med manipulerade mätarställningar. Det skulle kunna innebära att ägaren av fordonet manipulerar mätarställningen för att undvika en kontrollbesiktning.

Artikel 6 - Innehållet i en kontrollbesiktning

Artikel 6 anger att medlemsstaterna ska se till att fordon som omfattas av direktivet kontrolleras i minst de områden som anges i punkt 2 i bilaga 1. Vidare anger artikel 6 att kontrollbesiktningen minst ska innehålla de komponenter som framgår av bilaga 1. Bilagan innehåller även rekommenderade metoder för kontrollen av dessa komponenter.

Idag meddelar Transportstyrelsen, med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen, ytterligare föreskrifter om kontrollbesiktning. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning innehåller närmare bestämmelser om vad besiktningsorganen ska kontrollera och hur en kontrollbesiktning ska genomföras. Transportstyrelsens bedömning är att föreskrifterna omfattar de delar som beskrivs i art 6.1-3 men föreskrifterna behöver ses över med anledning av bilaga 1 till direktiv 2014/45/EU.

Artikel 7 - Bedömning av brister

Artikel 7.1 anger att bilaga 1 innehåller en förteckning över möjliga brister och hur dessa ska bedömas. Enligt artikel 7.2 ska brister kategoriseras i en av tre olika grupper. Artikeln 7.3 anger även att flera brister får sammantaget tillmätas en allvarigare betydelse, än varje brist – var för sig. Motsvarande lydelse som i artikel 7 finns redan i gällande direktiv och har implementerats i Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning (2010:84). Någon förändring av de svenska reglerna behöver därför inte göras.

Artikel 8 - Trafiksäkerhetsintyg

Enligt artikel 8.1 ska medlemsstaterna se till att ett trafiksäkerhetsintyg utfärdas efter en trafiksäkerhetsprovning. Intyget ska ange de standardiserade delar av motsvarande harmoniserade unionskoder som fastställs i bilaga II. I Sverige utfärdas ett protokoll, som uppfyller kraven enligt bilaga II, efter kontrollbesiktning. Besiktningsprotokollet ska enligt 5 kap. 1 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) sammanfatta resultatet av kontrollbesiktningen. Trafiksäkerhetsintyget ska, enligt artikel 8.2, ges till den person som uppvisar fordonet för provning. Detta finns reglerat i 8 kap. 3 c § fordonsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning.

Artikel 8.3 anger att varje medlemsstat vid en omregistrering ska erkänna det trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av den andra medlemsstaten för ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat. I 4 kap. 26 a § fordonsförordningen finns denna bestämmelse som behöver uppdateras med hänvisning till rätt direktiv. Medlemsstaterna ska, enligt artikel 8.3, överlämna en beskrivning av sitt trafiksäkerhetsintyg till kommissionen före

den 20 maj 2018. Bestämmelsen i 4 kap. 26 a § omfattar också situationen som avses i artikel 8.4, nämligen att vid ett ägarbyte ska medlemsstaterna erkänna trafiksäkerhetsintygets giltighet.

Enligt artikel 8.5 ska provningscentrum överlämna den information som nämns i de trafiksäkerhetsintyg som de utfärdar. Medlemsstaterna ska fastställa under hur lång period den behöriga myndigheten ska spara informationen. Perioden får inte vara kortare än 36 månader, utan att detta påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skattesystem.

Inrapporteringen sker i Sverige enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning. Att uppgifterna ska finnas i vägtrafikregistret finns reglerat i bilaga 1, punkt 4 i förordning (2001:650) om vägtrafikregister. Uppgifterna ska sparas enligt 3 kap. 2 § andra stycket och gallras ur registret först ett år efter det att ett fordon har avregistrerats. Transportstyrelsen föreslår därför en förändring i 3 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister, så att även uppgifter om avregistrerade fordon finns kvar i registret i minst 36 månader.

Artikel 8.6. anger att medlemsstaterna, för kontroll av normalt monterade vägmätare, ska se till att den information som finns från föregående trafiksäkerhetsprovning görs tillgänglig för inspektörerna så snart den finns i elektronisk form. Det är reglerat i bilaga 1 punkt 4 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister att uppgift om vägmätarställning finns i vägtrafikregistret. Detta är ett elektroniskt register. Besiktningsinspektörerna har direktåtkomst till vägtrafikregistret enligt 4 kap. 3-5 §§ förordningen om vägtrafikregister.

När det konstaterats att en vägmätare har manipulerats i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning ska sådan manipulering vara straffbar enligt artikel 8.6, andra meningen. I 9 kap. 1 § andra stycket brottsbalken finns regler om bedrägeri. För bedrägeri döms den som genom att lämna oriktig eller ofullständig uppgift, genom att ändra i program eller upptagning eller på annat sätt olovligen påverkar resultatet av en automatisk informationsbehandling eller någon annan liknande automatisk process, så att det innebär vinning för gärningsmannen och skada för någon annan. För grovt bedrägeribrott är straffet fängelse från lägst sex månader till högst sex år, se 3 §. Om brottet med hänsyn till skadans omfattning och övriga omständigheter vid brottet anses som ringa, är straffet för bedrägligt beteende böter eller fängelse i högst sex månader. Transportstyrelsen anser att bestämmelserna i 9 kap. brottsbalken är tillämpliga i händelse av att en manipulation av vägmätarställning leder till vinning för den som manipulerar mätarställningen och skada för någon annan. Bestämmelsen i direktivet tar dock sikte på manipulationen som sådan, oavsett om den sker för att åstadkomma vinning och åsamka någon

annan skada. Det torde i de flesta fall vid manipulation vara fråga om någon form av vinning för egen del och skada för någon annan. Det skulle kunna vara fallet när ett fordon vid en försäljning visar ett lägre tal antal körda kilometer än det verkliga. Transportstyrelsen nöjer sig därför med de bestämmelser som finns i brottsbalken och föreslår därför inte någon författningsförändring.

Medlemsstaterna ska se till att resultaten från trafiksäkerhetsprovningen anmäls till eller görs elektroniskt tillgängliga för den myndighet som är ansvarig för registrering av fordonet enligt artikel 8.7. Det är reglerat i 2 kap. 1 § 1 förordningen om vägtrafikregister. Därav framgår att de uppgifter som ska föras in i registret framgår av bilaga 1 i fråga om fordonsregistrering. Bilaga 1 anger att i vägtrafikregistret ska i fråga om fordonsregistreringen uppgifter föras in enligt punkt 4: uppgifter från besiktning, efterkontroll och flygande inspektion. Enligt 7 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning ska besiktningsorganet omedelbart efter avslutad förrättning rapportera resultatet till Transportstyrelsen.

Artikel 9 – Uppföljning av brister

Om endast mindre brister har konstaterats ska besiktning anses vara godkänd, bristerna ska åtgärdas och fordonet ska inte genomgå en ny besiktning, se artikel 9.1. Detta regleras idag genom 6 kap. 13, 17 och 18 §§ fordonsförordningen. I 13 § står det att fordonet ska godkännas om det har brister som är av endast ringa betydelse. Något föreläggande ska inte utfärdas om bristerna endast är enkla och inte förekom vid den senaste kontrollbesiktningen enligt 17 §. Om fordonet vid en kontrollbesiktning endast har enkla brister som inte föranleder något föreläggande enligt 17 § och fordonsägaren inom två månader efter kontrollbesiktningen har låtit reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad, får verkstaden utfärda ett intyg om att detta har skett, se 18 §. Transportstyrelsen anser att direktivets "mindre brister" motsvaras av "enkla brister" i fordonsförordningen och Sverige uppfyller därmed direktivets krav enligt artikel 9.1.

Artikel 9.2 anger att fordonet efter ett underkännande måste genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning. Av artikel 3 framgår att en *trafiksäkerhetsprovning* är en inspektion i enlighet med bilaga 1 för att säkerställa att ett fordon är säkert att använda på allmän väg och att det uppfyller de obligatoriska säkerhets- och miljökrav som ställs. Ett fordon som genomgår en reparation och provning vid en verkstad som ackrediterats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll eller av en verkstad som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska

samarbetsområdet genomgår inte en ny trafiksäkerhetsprovning i enlighet med bilaga 1. Enligt Transportstyrelsen är inte en ackrediterad verkstad ett provningscentrum som avses i direktivets artikel 9. Transportstyrelsens uppfattning bygger på att den ackrediterade verkstaden endast reparerar och provar de brister som besiktningsorganet har konstaterat vid kontrollbesiktningen. Vidare framgår det av 6 kap. 19 § fordonsförordningen att det är Transportstyrelsen, som även är den behöriga myndigheten enligt direktivets artikel 3. Behörig myndighet enligt artikel 3 är: *"en myndighet eller ett offentligt organ som av en medlemsstat getts ansvar för hanteringen av systemet för trafiksäkerhetsprovning inklusive, när det är lämpligt, genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar"*. Transportstyrelsen prövar ett sådant intyg från den ackrediterade verkstaden och beslutar om intyget godtas och därmed om fordonet kan godkännas, enligt 19 §. Enligt artikel 3 kan den behöriga myndigheten även genomföra trafiksäkerhetsprovningar. Om Transportstyrelsen provning av intyg från ackrediterade verkstäder kan anses likvärdigt är oklart. Men att upphöra med denna ordning skulle försämra servicen påtagligt för fordonsägarna, varför ordningen bör kvarstå i nuvarande form.

Artikel 9.3 anger även att fordon med farliga brister ska underkännas och att fordonet inte får användas på allmän väg förrän det genomgått en ny kontrollbesiktning. En motsvarande reglering finns i 6 kap. 16 och 17 §§ fordonsförordningen. Transportstyrelsen anser att de svenska reglerna är förenliga med direktivets andemening även om det svenska systemet inte helt överensstämmer i detaljerna.

Artikel 10 – Provningsbevis

Enligt artikel 10.1 ska detta bevis vara en notering i fordonets registreringsbevis, ett klistermärke, ett intyg eller någon annan lätt tillgänglig information, för varje godkänt fordon. Sverige har tidigare haft ett kontrollbesiktningsmärke, men det avskaffades i början på 70-talet. Fram till 2010 fanns ett kontrollmärke som också hade en viss koppling till kontrollbesiktning, då det inte utfärdades om fordonet hade körförbud. Kontrollmärket avskaffades för att uppgifterna om att fordonet var påställt, försäkrat, skattat och inte hade ett körförbud enkelt kunde kontrolleras hos Transportstyrelsen, eftersom samtliga uppgifter finns registrerade i vägtrafikregistret. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen en beskrivning av bevis, enligt artikel 10.1, före den 20 maj 2018.

Enligt 8 kap. 3 c § fordonsförordningen ska ett besiktningsprotokoll föras vid besiktningen. En kopia av protokollet ska efter avslutad förrättning överlämnas till fordonets förare. Av Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning (TSFS 2010:84) ska ett besiktningsprotokoll innehålla

uppgift om datum för nästa periodiska kontrollbesiktning. Någon förändring av nuvarande regler krävs därför inte.

I artikel 10.2 anges att om det kontrollerade fordonet tillhör en fordonskategori som inte behöver registreras i den medlemsstat där det togs i bruk ska den medlemsstaten kunna kräva att provningsbeviset placeras på en synlig plats på det fordonet. I Sverige finns inga krav på kontrollbesiktning för fordon som inte behöver registreras varvid någon reglering inte behövs.

Varje medlemsstat ska erkänna det bevis som provningscentrumet i en annan medlemsstat har utfärdat, se artikel 10.3. Detta är reglerat i 6 kap. 11a § fordonsförordningen men en ändring krävs för att hänvisa till det nya direktivet.

Artikel 11 - Provningsanläggningar och provningsutrustning

Artikel 11.1 anger att medlemsstaterna ska se till att provningsanläggningar och provningsutrustningen som används vid kontrollbesiktning uppfyller de tekniska minimikrav som anges i bilaga III till direktiv 2014/45/EU. Medlemsstaterna ska även se till att besiktningsorganen underhåller provningsanläggningarna i enlighet med de specifikationer som tillhandahålls av tillverkarna och utrustning som används för mätning ska regelbundet kalibreras (artikel 11.2-3).

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan¹⁹ innehåller närmare bestämmelser om utrustning för kontrollbesiktning och hur den ska skötas och kalibreras. Transportstyrelsens bedömning är att Sverige uppfyller kraven enligt artikel 11. Enligt 4 kap. § 2 fordonslagen får kontrollbesiktningar endast utföras av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.

Artikel 12 – Provningscentrum

Artikel 12.1-2 anger att de provningscentrum i vilka inspektörer utför trafiksäkerhetsprovningar ska godkännas av medlemsstaten eller dess behöriga myndighet. För att uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäkring ska provningscentrumen uppfylla de krav som anges av den godkännande medlemsstaten. Provningscentrumen ska säkerställa objektivitet och hög kvalitet vid trafiksäkerhetsprovningarna.

Genom att Sverige ställer krav på att kontrollbesiktningar endast får utföras av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Swedac enligt

¹⁹ Senast ändrad genom TSFS 2015:18 (omtryck).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, anser Transportstyrelsen att Sverige redan uppfyller kraven vad gäller hög kvalitet. Kraven på objektivitet finns reglerat i 4 kap. 2 h § fordonslagen.

Artikel 13 - Inspektörer

Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsprovningar utförs av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga IV enligt artikel 13.1. De behöriga myndigheterna eller, i förekommande fall, godkända utbildningscentrum ska utfärda ett intyg till inspektörer som uppfyller minimikraven avseende kompetens och utbildning.

Enligt 8 kap. 3 b § fordonsförordningen ska en besiktningstekniker enligt 1 kap. 3 § fordonslagen som utför besiktningar enligt samma lag ha den utbildning och kompetens som krävs för att kunna utföra besiktningarna. En sådan besiktningstekniker ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan för personer enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, eller av ett certifieringsorgan som ackrediterats i motsvarande ordning i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Certifiering meddelas på grundval av regler om utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker enligt 8 kap. 3 b § fordonsförordningen, och i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:90) om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker. Enligt 10 § i föreskrifterna ska det ackrediterade certifieringsorganet utfärda ett certifikat till sökanden som visat att kraven i dessa föreskrifter är uppfyllda, se artikel 13.2. Föreskrifterna om utbildning och kompetens behöver dock revideras med anledning av direktiv 2014/45/EU eftersom besiktningstekniker behöver ha en fordonsteknisk erfarenhet enligt kompetenskravet i bilaga IV, innan de utbildas till besiktningstekniker.

Enligt artikel 13.3. behöver inte inspektörer som är anställda eller godkända av behöriga myndigheter den 20 maj 2018 eller tidigare uppfylla kraven i punkt 1 i bilaga IV vad gäller kompetens. Transportstyrelsen behöver revidera föreskrifterna (TSFS 2010:90) om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker med anledning av detta.

I artikel 13.4 anges att inspektören ska vara fri från intressekonflikter för att säkerställa en hög nivå av opartiskhet och objektivitet. I 8 kap. 17 a § fordonsförordningen står det att Swedac får meddela föreskrifter om ackreditering. Det har de gjort och i dessa står det att företagen ska uppfylla

standarden ISO/IEC 17020-2012 enligt 3 § i Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2011:18) om ackreditering av kontrollorgan.

I denna standard punkt 4.1.1 står det att kontrollarbete ska utföras opartiskt. Vidare i 4.1.2 att kontrollorganet ska ansvara för att dess kontrollarbete utförs opartiskt och ska inte tillåta att kommersiella, ekonomiska eller andra påtryckningar äventyrar opartiskheten. I punkt 4.1.3 i samma standard står det att kontrollorganet fortlöpande ska identifiera risker för sin opartiskhet. Detta ska innefatta de risker som uppkommer med anledning av dess verksamhet, eller från dess relationer eller från de relationer som dess personal har. Transportstyrelsen anser därför att Sverige uppfyller kraven i artikel 13.4.

Ett besiktningsprotokoll ska föras enligt 8 kap. 3c § fordonsförordningen och en kopia ska efter avslutad förrättning överlämnas till fordonets förare varvid Sverige uppfyller kraven enligt art. 13.5, där det står att den person som uppvisar fordonet ska informeras om brister som har upptäckts på fordonet.

Artikel 13.6 anger att resultatet från en kontrollbesiktning vid behov får ändras av tillsynsorganet, eller i enlighet med det förfarande som fastställts av den behöriga myndigheten, om slutsatsen av kontrollbesiktningen är uppenbart felaktigt.

I Sverige är detta reglerat i 4 kap. 3 § fordonslagen. Här framgår att besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar för vilka de ackrediterats enligt 2 och 2 a §§. Finner ett besiktningsorgan att ett beslut som det meddelat enligt första stycket är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning ska besiktningsorganet ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild. Har ett beslut om körförbud meddelats av ett besiktningsorgan, får beslutet överklagas hos Transportstyrelsen med stöd av 5 kap. 5 § fordonslagen. Transportstyrelsens beslut i ett sådant ärende får inte överklagas, se 6 §. Annat beslut av polisman bilinspektör eller ett besiktningsorgan, än sådana beslut som avses i 5 §, får inte överklagas till exempel ett föreläggande om kontrollbesiktning. Inte heller körförbud eller förelägganden som har meddelats av Transportstyrelsen får överklagas.

Artikel 14 - Tillsyn av besiktningsorgan

Artikel 14.1 anger att Sverige ska säkerställa tillsyn av besiktningsorganen. I bilaga V till direktivet återges detaljerade krav på tillsynsorgan och dess uppgifter, se artikel 14.2. Provningscentrum som drivs direkt av en behörig

myndighet är undantagna från kraven avseende godkännande och tillsyn, enligt artikel 14.3. I artikel 14.4 anges att kraven i artikel 14.2 och 14.3 kan anses vara uppfyllda om staten kräver att besiktningsorganen ska vara ackrediterade enligt förordning (EG) nr 765/2008.

Eftersom Sverige har lagstiftat om krav på ackreditering av besiktningsorgan, är Transportstyrelsens bedömning att kraven enligt artikel 14 är uppfyllda. Enligt 4 kap. 2 § fordonslagen får bl. a. kontrollbesiktningar utföras endast av de besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll. I Sverige bedrivs inga provningscentrum direkt av behörig myndighet.

Artikel 15 – Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

Artikel 15.1 anger att Sverige ska utse en nationell kontaktpunkt som ska ansvara för informationsutbyte med de andra medlemsstaterna och kommissionen. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2015 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för kontaktpunkterna enligt artikel 15.2.

Någon motsvarande lydelse till artikel 15 återfinns inte i dagens direktiv om kontrollbesiktning (direktiv 2009/40/EG). Regeringen har under våren 2015 meddelat att Transportstyrelsen är kontaktpunkt enligt direktivet. En bestämmelse om detta behöver införas i fordonsförordningen.

Artikel 16 – 20

Artiklarna riktar sig till kommissionen och påverkar inte nuvarande lagstiftning.

Artikel 21 – Sanktioner

Medlemsstaterna ska besluta om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och vidta åtgärder för att säkerställa att de genomförs enligt artikel 21. I 8 kap. 5 -12 §§ fordonsförordningen återfinns bestämmelser om sanktioner med hänvisning enligt 12 § till brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Ägaren av ett fordon döms t.ex. till penningböter enligt 8 kap. 9 § fordonsförordningen om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot körförbud. Transportstyrelsen anser därför att de sanktionsbestämmelser som finns i svensk lagstiftning räcker för att uppfylla direktivets krav.

Artikel 22 – Övergångsbestämmelser

Medlemsstaterna får under en period av längst fem år efter den 20 maj 2018 auktorisera användning av provningsanläggningar och provningsutrustning

som avses i artikel 11 som inte uppfyller minimikraven. Transportstyrelsen har inte för avsikt att föreslå några sådana övergångsregler eftersom de provningsanläggningar och provningsutrustningar som finns uppfyller direktivets krav.

Artikel 23 – Införlivande

Artikel 23.1 anger att medlemsstaterna senast den 20 maj 2017 ska anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs. Kommissionen ska underrättas om de nya reglerna. Denna punkt berör i huvudsak regeringen.

Bestämmelserna i direktivet ska tillämpas från och med den 20 maj 2018. Transportstyrelsen föreslår dock att förslagen i denna utredning i huvudsak träder ikraft den 4 februari 2018. För Transportstyrelsens kundtjänst, besiktningsföretagen och andra intressenter som kan bli påverkade av regel- och systemändringarna är våren den mest kritiska perioden med hög belastning. Transportstyrelsen vill därför att ändringarna införs i god tid innan den ökade belastningen infaller och inte i samband med årsskiftet, varför styrelsen valt den 4 februari 2018. Det är en söndag vilket innebär att ikraftträdandet kan ske utan den höga belastning på systemet som en vardag innebär.

Artikel 23.2 som anger att medlemsstaterna ska överlämna texten till kommissionen till de centrala bestämmelserna i nationell rätt riktar sig till regeringen.

Artikel 24 – Upphävande

Direktiv 2009/40/EG ska upphöra att gälla den 20 maj 2018. Där hänvisning sker till direktiv 2009/40/EG föreslås ändringar i svensk lagstiftning med hänvisning till direktiv 2014/45/EU.

Artikel 25 – Ikraftträdande

Direktivet träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Transportstyrelsen föreslår ett tidigare ikraftträdande av de svenska författningsförslagen, se artikel 23 ovan. Vissa övergångsregler föreslås.

Artikel 26 – Adressater

Sverige är som medlemsstat bunden av direktivet och föreslår därför författningsändringar enligt ovan för att uppfylla direktivets krav.

5.2 DIREKTIV 2014/46/EU

5.2.1 Sammanfattning

Ett ändringsdirektiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon, antogs av Europaparlamentet och rådet i början av 2014. Direktivet ändrar lydelsen och lägger till vissa gemensamma regler i rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon.

I grunddirektivets artikel 2 som innehåller definitioner ska begreppen *tillfälligt upphävande och återkallelse av registrering* läggas till. Det införs även ytterligare krav på information som medlemsstaterna ska registrera i elektronisk form. I direktivet införs även krav på att elektroniskt registrera en uppgift om att fordonets tillstånd att användas i trafik tillfälligt har upphävts. Det införs ett krav på ett permanent återkallande av registreringen av ett fordon som enligt ett meddelande ska behandlas som ett uttjänt fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG²⁰.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa detta direktiv. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 20 maj 2018.

5.2.2 Ändringar i direktiv 1999/37/EG i förhållande till svensk lagstiftning

Artikel 1 – Ändringar av direktiv 1999/37/EG

Ändringar enligt artikel 1.1 föranleder inte några ändringar i gällande nationell rätt.

I artikel 2e och 2f i det ursprungliga direktivet ska enligt artikel 1.2 *tillfälligt upphävande och återkallelse av registrering* läggas till som en definition. Någon förändring av nuvarande lagstiftning behövs inte.

Uppgifter i artikel 3 i det ursprungliga direktivet som ska läggas till enligt artikel 1.3 i ändringsdirektivet är att medlemsstaterna i elektronisk form ska registrera information om alla fordon som är registrerade på deras territorier. Det finns också en uppräknad vad informationen ska innehålla. Vidare ska i artikel 3 i det ursprungliga direktivet läggas till att den tekniska informationen om fordonen ska göras tillgänglig för de behöriga myndigheterna eller provningscentrumen för genomförandet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Informationen registreras redan idag i

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34).

vägtrafikregistret enligt bilaga 1 till förordning (2001:650) om vägtrafikregister. Den är också tillgänglig enligt 4 kap. 3 §. Någon förändring av reglerna behövs därför inte.

Enligt artikel 1.4 direktiv 2014/46/EU ska en ny artikel 3a införas i grunddirektivet (1999/37/EG). Artikel 3a ska innehålla tre punkter. Det första stycket i den första punkten handlar om att i de fall en periodisk trafiksäkerhetsprovning visar att ett specifikt fordons tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt har upphävts ska det tillfälliga upphävandet registreras elektroniskt och en ny trafiksäkerhetsprovning genomföras. Detta motsvaras i svensk rätt av ett körförbud som ett besiktningsorgan ska meddela enligt 6 kap. 16 § fordonsförordningen i det fall ett fordon vid en kontrollbesiktning är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Körförbudet ska enligt bilaga 1 punkt 3 förordningen om vägtrafikregister registreras i vägtrafikregistret. Det första stycket i punkt 1 i artikel 3a i direktivet motsvaras alltså redan av bestämmelse i svensk rätt. Andra stycket i första punkten anger att det tillfälliga upphävandet ska gälla tills fordonet har blivit godkänt vid en ny trafiksäkerhetsprovning. En sådan bestämmelse finns i 6 kap. 21 § första stycket fordonsförordningen. Tredje stycket i första punkten i artikel 3a i direktivet innehåller en regel om att ett fordon under vissa omständigheter får användas på allmän väg mellan ett reparationsställe och ett provningscentrum i syfte att genomföra en trafiksäkerhetsprovning. I Sverige finns en generell rätt att trots körförbud få använda ett fordon kortast lämpliga väg till ett besiktningsorgan för besiktning enligt 6 kap. 21 § andra stycket fordonsförordningen. Sammanfattningsvis är det Transportstyrelsens mening att vad som framgår i artikel 3a punkten 1 redan motsvaras av gällande regler i Sverige. Några författningsändringar behövs därför inte.

Punkten 2 i den nya artikel 3a anger att en medlemsstat får ge innehavaren av registreringsbeviset tillåtelse att lämna en begäran till den behöriga myndigheten om överföring av registreringen till fordonets nya ägare. Det framgår av 7 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister att ett svenskt registreringsbevis ska innehålla ett utrymme för en anmälan till Transportstyrelsen. Enligt föreskriftsmandat i 7 kap. 4 § har Transportstyrelsen föreskrivit att registreringsbeviset ska ha ett utrymme för anmälan om ägarbyte i 4 kap. 3 § i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:112) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. På så sätt motsvaras denna bestämmelse i direktivet av gällande svenska regler.

Punkten 3 i den nya artikel 3a anger att om en medlemsstats behöriga myndighet får meddelande om att ett fordon behandlas som ett utjänt fordon ska det fordonets registreringsbevis återkallas permanent och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret. Det framgår av 11 kap. 3 § förordningen om vägtrafikregister att om Transportstyrelsen

får veta eller finner anledning att anta att ett fordon inte längre finns i behåll eller kommer att användas i trafik får fordonet avregistreras. Enligt Transportstyrelsens bedömning motsvaras därför även punkten 3 av gällande svenska regler.

Enligt artikel 1.5 i ändringsdirektivet ska en ny punkt 3 läggas till artikel 5 i grunddirektivet. Den nya bestämmelsen säger att vid ett ägarbyte ska medlemsstaterna erkänna trafiksäkerhetsintygets giltighet om ett fordon har ett giltigt bevis på genomgången periodisk trafiksäkerhetsprovning. Enligt 6 kap. 11 a § fordonsförordningen jämföras en godkänd periodisk trafiksäkerhetsprovning av ett fordon i en annan medlemsstat med en kontrollbesiktning som har utförts i Sverige. Eftersom det finns en sådan bestämmelse om erkännande anser Transportstyrelsen inte att det behövs någon författningsförändring utifrån den nya artikel 5 punkt 3.

Artikel 1 punkt 6 av ändringsdirektivet innebär att artiklarna 6 och 7 i grunddirektivet ska få ny lydelse. I artikel 6 ska det stå att kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 7 i syfte att ändra i vissa punkter och bilagor bland annat i samband med en utvidgning av unionen. Den nya artikel 7 får en ny lydelse med 5 uppräknade punkter. Innehållet handlar om befogenheter för kommissionen och Europaparlamentet och rådet. Transportstyrelsen föreslår inga författningsändringar med anledning av den nya lydelsen av artiklarna 6 och 7.

I artikel 1.7 anges att den hittillsvarande artikel 9 i grunddirektivet ska ersättas med en ny artikel 9. I den nya artikel 9 anges att medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. Någon förändring i svensk lagstiftning behövs inte eftersom detta finns reglerat i 4 kap. 12 § förordning om vägtrafikregister.

Enligt artikel 1.8 ska i bilaga I punkt II.6 följande punkt läggas till:

X) bevis på godkänd trafiksäkerhetsprovning, datum för nästa trafiksäkerhetsprovning eller sista giltighetsdag för gällande trafiksäkerhetsintyg.

II.6 anger att: "Del I av registreringsbeviset kan vidare innehålla följande uppgifter, vilka skall föregås av motsvarande harmoniserade gemenskapskoder:"

Det är därför inget krav på införandet utan anges som "kan". Om uppgiften ska skrivas ut på registreringsbeviset innebär det nya utskrifter av registreringsbevis efter varje utförd kontrollbesiktning. Det skulle innebära ca 2-3 miljoner registreringsbevis ytterligare med en avsevärd kostnad för utskicken som i sig inte torde vara försvarbart. Transportstyrelsen föreslår därför ingen förändring av nuvarande regler.

Artikel 2 - Införlivande

Artikel 2 riktar sig direkt till medlemsstaten, vilket i Sverige får anses vara regeringen. Medlemsstaterna ska införa reglerna i direktivet senast den 20 maj 2017. Tillämpningen av bestämmelserna ska ske senast från och med den 20 maj 2018. Direktivets bestämmelser finns i huvudsak införda i nuvarande svenska regler. Artikel 2.1 sista stycket anger att en hänvisning behövs till direktivet när nya bestämmelser antas. Det är praxis vid svensk författningsskrivning att en sådan hänvisning sker med en fotnot till ingressen av en lag eller förordning.

Det finns en hänvisning till grunddirektivet om registreringsbevis i 6 kap. 11 § förordningen om vägtrafikregister. Denna hänvisning måste uppdateras. Transportstyrelsen föreslår därför en hänvisning till samtliga ändringsdirektiv i 6 kap.11 § förordning om vägtrafikregister. Ändring kommer också att ske i vissa av Transportstyrelsens föreskrifter.

Artikel 2.2 handlar om att medlemsstaterna ska överlämna den implementerade författningstexten till kommissionen.

Artikel 3 – Ikraftträdande

Artikel 3 talar endast om när detta ändringsdirektiv träder i kraft och föranleder därför ingen ändring i svensk rätt. Transportstyrelsen föreslår att den författningsförändring som föreslås för direktiv 2014/46/EU träder i kraft vid samma tid som författningsändringarna för implementering av direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU.

Artikel 4 - Mottagare

I artikel 4 står det att direktivet riktar sig till EU:s medlemsstater. Sverige är som medlemsstat bunden av direktivet och Transportstyrelsen föreslår därför författningsändringar enligt ovan för att uppfylla direktivets krav.

5.3 DIREKTIV 2014/47/EU

5.3.1 Sammanfattning

Ett nytt direktiv om flygande inspektion, 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, antogs av Europaparlamentet och rådet i början av 2014. Direktivet anger grundförutsättningarna för att genomföra flygande inspektion på nyttofordon inom Europa.

Direktivet omfattar nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim, i vissa kategorier, dvs bussar, lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton, släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton och traktorer med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim. Med nyttofordon enligt direktivet avses ett fordon som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, såsom transport för annans räkning mot ersättning eller transport för egen räkning eller annat yrkesmässigt syfte. Den svenska lagstiftningen använder inte begreppet nyttofordon.

Varje kalenderår ska antalet grundläggande tekniska vägkontroller (flygande inspektioner) på nyttofordon motsvara minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i medlemsstaterna. Varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal tekniska vägkontroller som står i proportion till det totala antalet sådana fordon som är registrerade på dess territorium. Direktivet anger även att resultatet från tekniska vägkontroller ska ingå i ett riskvärderingssystem, för dessa fordon. Information om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad som anges i bilaga II och III ska införas. Den informationen ska användas för att kontrollera företag med hög riskvärdering oftare och mer ingående.

Vidare anger direktivet krav på inspektörens kompetens och utbildning, typ av kontrollanläggning samt krav på viss utrustning på kontrollanläggningar. Omfattningen av den tekniska kontrollen, kontrollmetod och bedömning av brister anges i bilaga II till direktivet. I samband med den tekniska vägkontrollen, får även fordonets lastsäkring kontrolleras. Om detta genomförs ska kontrollen av lastsäkringen ske i enlighet med bilaga III.

Enligt direktivet ska bristernas allvarlighetsgrad bedömas enligt tre nivåer. Efter en genomförd flygande inspektion ska en kontrollrapport upprättas. Vid alla brister som måste åtgärdas snabbt och omedelbart ska behörig myndighet begränsa eller förbjuda användningen av fordonet. Om inspektören funnit brister på fordonet, efter en mer ingående inspektion, får medlemsstaterna kräva en skälig och proportionell avgift för kostnaderna för den flygande inspektionen.

Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt för att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna. Varje år ska medlemsstaterna genomföra samordnade vägkontroller. Direktivet innehåller även krav på att medlemsstaterna översänder viss statistik från flygande inspektioner utförda inom det egna territoriet. Statistiken ska omfatta två kalenderår och rapporteras in elektroniskt till kommissionen före den 31 mars vartannat år.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2015 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter. Senast den 20 maj 2017 ska medlemsstaterna anta och offentliggöra de lagar och andra

författningar som krävs för att följa detta direktiv. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 20 maj 2018.

Kravet på ett riskvärderingssystem enligt artikel 6 ska tillämpas från och med den 20 maj 2019.

5.3.2 Jämförelse med nuvarande nationella regler

Artikel 1 – Syfte

Genom direktivet fastställs minimikrav för tekniska vägkontroller (flygande inspektion i den svenska lagstiftningen) av nyttofordon.

Det svenska systemet med flygande inspektion uppfyller de minimikrav som anges i direktivet och dess bilagor. På vissa områden går det svenska systemet längre än direktivets minimikrav t.ex. vilka fordon som kan kontrolleras genom flygande inspektion. Transportstyrelsens bedömning är att syftet inte behöver regleras närmare i svensk lagstiftning.

Artikel 2 – Tillämpningsområde

I direktivets artikel 2.1 a-d specificeras vilka fordon som medlemsstaterna ska utföra tekniska vägkontroller på. Det är nyttofordon i fordonskategorierna M₂ och M₃ (persontransportfordon med mer än åtta sittplatser), N₂, N₃, (godstransportfordon över 3,5 ton) O₃, O₄, (släpvagnar över 3,5 ton) och T5 (traktor b som har en konstruktiv hastighet över 40 km/tim). Vidare anges under 2.2 att direktivet inte påverkar medlemsstaternas rätt att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av detta direktiv och att kontrollera andra aspekter av vägtransport och trafiksäkerhet eller genomföra kontroller på andra platser än allmän väg. En medlemsstat får också begränsa användningen av en viss fordonstyp till vissa delar av sitt vägnät av trafiksäkerhetsskäl.

I 6 kap. 23 § fordonsförordningen anges att flygande inspektion får ske av motordrivna fordon, släpfordon och efterfordon. Ett motordrivet fordon är fordon som för framdrivande är försett med motor, med undantag för elcykel enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) vilken är tillämplig på fordonsförordningen enligt 1 kap 4 §. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Motorfordon är fordon som är avsedda att huvudsakligen användas på väg. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.

Genom den regleringen får en polisman eller bilinspektör utföra flygande inspektion på motorfordon (bilar, motorcyklar och mopeder), traktorer, motorredskap, terrängmotorfordon, släpvagnar och efterfordon.

Transportstyrelsen anser därför att någon förändring i nuvarande regelverk inte behövs.

Artikel 3 - Definitioner

Artikel 3 innehåller närmare definitioner av 20 begrepp som används endast i detta direktiv. Dessa definitioner föranleder inte någon förändring av nuvarande lagstiftning även om vissa definitioner inte överensstämmer med de definitioner som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Artikel 4 – System för vägkontroller

Systemet för tekniska vägkontroller ska enligt direktivet omfatta grundläggande tekniska vägkontroller enligt artikel 10.1 och mer ingående tekniska vägkontroller enligt artikel 10.2.

Det svenska systemet med flygande inspektion uppfyller det befintliga direktivet om flygande inspektion (2000/30/EG²¹).

Genom bemyndigandet i 8 kap. § 16 fordonsförordningen har Transportstyrelsen meddelat närmare föreskrifter om hur en flygande inspektion ska gå till, vad som ska kontrolleras och hur eventuella brister ska bedömas (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion). Dessa föreskrifter kommer att ses över 2016 – 2017 med anledning av direktiv 2014/47/EU. Transportstyrelsens bedömning är att artikel 4 kommer att implementeras i svensk rätt genom att reglerna i artikel 10 införs i de reviderade föreskrifterna.

Artikel 5 – Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent

Enligt artikel 5.1 ska varje kalenderår det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller i unionen enligt artikel 2.1 a, b, och c motsvara minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i medlemsstaterna. I artikel 5.2 anges att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande tekniska vägkontroller som står i proportion till det totala antalet sådana fordon som är registrerade på dess territorium.

Transportstyrelsen föreslår att en regel som motsvarar artikel 5.1 och 5.2 införs i en ny 6 kap 23 a § fordonsförordningen .

Enligt artikel 5.3 ska information om kontrollerade fordon lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 20.1 dvs. vartannat år med början 2021. Informationen ska ske genom en nationell kontaktpunkt, se artikel 17.

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

Transportstyrelsen föreslår därför att uppgifter om kontaktpunkt och vilka uppgifter som ska fullgöras införs i 8 kap. 21 § fordonsförordningen.

Artikel 6 – Riskvärderingssystem

Enligt artikel 6 ska medlemsstaterna se till att den information om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad, som anges i bilaga II och i tillämpliga fall, bilaga III, som upptäckts hos de fordon (enligt artikel 2.1 a, b och c) som används av enskilda företag införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG²². Då ett företag tilldelas en riskprofil får medlemsstaterna använda de kriterier som fastställs i bilaga I. Det innebär att man ska ta hänsyn till resultat från både periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller.

Registermedlemsstaten ska använda den information den fått från andra medlemsstater i enlighet med artikel 18.1 vid införandet av riskvärderingssystemet. Ytterligare trafiksäkerhetsprovningar får tillåtas på frivillig basis.

Transportstyrelsen kommer att införa information som rör ett fordon riskvärde enligt direktivet vilket kan användas i ett riskvärderingssystem. De författningsändringar som behövs är en förändring i bilaga 1 punkt 4 i förordning (2001:650) om vägtrafikregister för att uppgifterna ska kunna sparas och utsökas i registret.

Artikel 7 – Ansvarsområden

Artikel 7.1 anger att medlemstaterna ska kräva att det senaste trafiksäkerhetsintyget (besiktningsprotokollet) och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen (flygande inspektionen), om sådan finns, finns med i fordonet. Men medlemstaterna får även låta sina myndigheter godta elektroniska bevis för sådana kontroller. För att en likabehandling ska ske av såväl svenska som utländska fordon införs krav i en ny 6 kap. 23 b § i fordonsförordningen på att det senaste besiktningsprotokollet och rapport från flygande inspektion ska medföras i fordonet.

Artikel 7.2 anger att medlemstaterna ska kräva att företag och förare som genomgår en teknisk vägkontroll samarbetar med inspektörerna och ger dem tillträde till fordonen, dess delar och relevant dokumentationen. I 3 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) anges följande:

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförandet av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG

”En polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker har vid kontroll enligt denna lag rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i fordon samttill företags lokaler eller liknande”.

Transportstyrelsens bedömning är att denna reglering uppfyller syftet med artikel 7.2.

Artikel 7.3 anger att medlemstaterna ska se till att företagarnas ansvar för att hålla sina fordon i skick fastställs, utan att det påverkar det ansvar som förarna av fordonen har. I 2 kap. 14 § fordonsförordningen står följande:

”Ägaren av ett fordon som är i bruk är skyldig att underhålla och sköta det så att det är i föreskrivet skick.”

Den regel som fins i artikel 7.3 motsvaras därför av en bestämmelse i gällande svensk rätt och något förslag till ändring behövs därför inte. 8 kap. 9 och 11 §§ i fordonsförordningen innehåller ytterligare regleringar som anger vem som har ansvar och vem som kan tilldömas ett straff om fordonet använts i strid mot bestämmelserna i fordonsförordningen eller bestämmelser som meddelats med stöd av förordningen.

Transportstyrelsens bedömning är att ovanstående reglering uppfyller de krav som följer av artikel 7.3 i direktivet.

Artikel 8 - Inspektörer

Artikel 8.1 anger att när ett fordon väljs ut för en teknisk vägkontroll, ska inspektörerna avhålla sig från diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land där fordonet är registrerat eller har tagits i bruk. I 1 kap. 17 § diskrimineringslagen (2008:567) står att diskriminering är förbjuden när den som helt eller delvis omfattas av lagen (1994:260) om offentlig anställning

1. bistår allmänheten med upplysningar, vägledning, råd eller annan sådan hjälp, eller
2. på annat sätt i anställningen har kontakter med allmänheten.

Transportstyrelsen anser därför att Sverige uppfyller kraven i direktivet.

Vidare anger artikel 8.2 att den tekniska vägkontrollen ska ske utan intressekonflikt från inspektörens sida, som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektiv beslutsfattande. Eftersom flygande inspektion är myndighetsutövning omfattas beslutet av förvaltningslagen (1986:223). I 11 och 12 §§ finns bestämmelser om jäv. Den som är jävigt får inte handlägga ärendet. Transportstyrelsen anser därför att bestämmelserna i artikeln är införda i svensk lagstiftning.

Artikel 8.3 anger att inspektörens ersättning inte får vara direkt kopplad till

resultatet av den flygande inspektionen. Någon uttrycklig sådan bestämmelse återfinns inte i det svenska regelverket. Vi föreslår inte någon svensk reglering av detta eftersom det inte anses höra hemma i regelverket som rör fordon.

Artikel 8.4 anger att mer ingående tekniska vägkontroller ska genomföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 i bilaga IV till direktiv 2014/45/EU. Vidare anger artikel 8.4 att Sverige får föreskriva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter ska uppfylla dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten. Bilaga IV till direktiv 2014/45/EU anger minimikrav för besiktningsteknikers kompetens, utbildning, och certifiering. I bilaga IV står att besiktningsteknikern ska ha styrkt kunskap om och förståelse för vägfordon inom ett flertal områden, t.ex. mekanik, fordonsdynamik, förbränningsmotorer, material och elektroniska fordonskomponenter. Personen ska ha minst tre års dokumenterad erfarenhet eller motsvarande såsom dokumenterat mentorskap eller studier, och lämplig utbildning inom vägfordonsområdet.

Idag meddelar Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker (TSFS 2010:90). Bemyndigandet att meddela föreskrifterna anges i 8 kap. 16 § fordonsförordningen. Ett alternativ till att utöka Transportstyrelsens bemyndigande, att få meddela föreskrifter om utbildning och kompetens för inspektörer som förordnas utföra flygande inspektion, är att Polismyndigheten själva meddelar dessa regler för sina anställda poliser och bilinspektörer. Transportstyrelsen föreslår ingen författningsändring utan utgår ifrån att Polismyndigheten reglerar detta med interna regler.

Artikel 9 – Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Artikel 9 anger att inspektörerna i första hand får välja ut fordon som används av företag med en högriskprofil enligt direktiv 2006/22/EG. För närvarande har Transportstyrelsen ingen avsikt att föreslå någon författningsändring med anledning av artikeln.

Artikel 10 – De tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder

Medlemsstaterna ska se till att de fordon som valts ut i enlighet med artikel 9 genomgår en grundläggande teknisk vägkontroll. I artikel 10.1 a-d redogörs för vad som ska kontrolleras. Det senaste trafiksäkerhetsintyget och den senaste tekniska vägkontrollrapporten ska kontrolleras. En okulär bedömning av fordonets tekniska skick ska göras liksom en okulär

bedömning av fordonets lastsäkring får göras enligt artikel 13. Tekniska kontroller får utföras med valfri metod som bedöms lämplig. Den tekniska kontrollen får genomföras för att underbygga ett beslut om att fordonet ska genomgå en mer ingående teknisk vägkontroll. Inspektören ska kontrollera om eventuella brister som anges i rapporten från den föregående tekniska vägkontrollen har åtgärdats.

Artikel 10.2 anger att inspektören ska besluta om fordonet eller dess släpvagn bör genomgå en mer ingående vägkontroll.

I artikel 10.3 finns bestämmelser om vilka komponenter som en mer ingående teknisk vägkontroll ska omfatta, (bilaga II).

Om trafiksäkerhetsintyget från en vägkontroll visar att kontroll av en av de komponenter som förtecknas i bilaga II har genomförts under de föregående tre månaderna ska inspektören inte kontrollera denna komponent, enligt artikel 10.4.

Transportstyrelsen har meddelat närmare föreskrifter om hur en flygande inspektion ska gå till, vad som ska kontrolleras och hur eventuella brister ska bedömas (TSFS 2010:85). I dessa föreskrifter anges att inspektionen ska inledas med en administrativ kontroll och förutsättningarna för att påbörja en fördjupad teknisk kontroll av fordon. Dessa föreskrifter kommer att revideras 2016 – 2017 med hänsyn till direktiv 2014/47/EU. Med anledning av detta är Transportstyrelsens bedömning att artikel 10 kommer att implementeras i svensk rätt genom föreskrifterna.

Artikel 11 – Kontrollanläggningar

Enligt artikel 11.1 ska en mer ingående teknisk vägkontroll genomföras med en mobil kontrollenhet, i en angiven anläggning för vägkontroller eller i ett provningscentrum.

Om en mer ingående kontroll ska utföras i ett provningscentrum eller en angiven anläggning ska enligt artikel 11.2 den utföras snarast möjligt.

Transportstyrelsen har meddelat närmare föreskrifter (TSFS 2010:85) om hur en flygande inspektion ska gå till, vad som ska kontrolleras och hur eventuella brister ska bedömas. Dessa föreskrifter kommer att revideras under 2016 – 2017 med anledning av direktiv 2014/47/EU. Med anledning av detta är Transportstyrelsens bedömning att artikel 11.1-2 kommer att implementeras i svensk rätt genom föreskrifterna så att dessa bättre svarar upp till direktivets krav vad gäller genomförande av flygande inspektion.

Mobila kontrollenheter och angivna anläggningar ska ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående tekniska vägkontroller vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar,

bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vid behov störningar som fordonet orsakar, se artikel 11.3.

Transportstyrelsen föreslår att styrelsen ges bemyndigande att föreskriva hur Polismyndigheten ska uppfylla kraven på lämplig utrustning enligt artikel 11.3 och föreslår därför en ändring i 8 kap. 16 § fordonsförordningen.

Artikel 12 – Bedömning av brister

För varje komponent som ska kontrolleras återfinns i bilaga II en förteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad enligt artikel 12.1.

Brister som upptäcks vid tekniska vägkontroller av fordon ska kategoriseras i grupper innefattande mindre brister, större brister och farliga brister, enligt artikel 12.2.

Enligt artikel 12.3 ska fordon som har brister inom fler än en grupp klassificeras enligt den allvarligare bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister inom samma kontrollområden får klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp.

Transportstyrelsen har genom föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion. meddelat hur en flygande inspektion ska gå till, vad som ska kontrolleras och hur eventuella brister ska bedömas. Transportstyrelsens bedömning är att artikel 12 redan är implementerad i svensk rätt genom att ändringsdirektiv²³ införts i Transportstyrelsens föreskrifter.

Artikel 13 – Kontroll av lastsäkring

Under en vägkontroll får fordonet underkastas en kontroll av sin lastsäkring i enlighet med bilaga III, för att säkerställa att lasten är säkrad, se artikel 13.1.

Enligt artikel 13.2 får lastsäkring och kontroll av lastsäkring utföras i enlighet med principerna och, i tillämpliga fall, standarderna i avsnitt I i bilaga III.

De uppföljningsförfaranden som avses i artikel 14 får även tillämpas vid större eller farliga brister relaterade till lastsäkring.

Direktivet medför att Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd behöver revideras.

²³ Kommissionens direktiv 2010/47/EU av den 5 juli 2010 anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttfordon i trafik i gemenskapen

Transportstyrelsen saknar dock föreskriftsrätt om krav på lastsäkringens utförande och hur kontroll av lastsäkring med bedömning av brister ska gå till. Gällande föreskrifter är utfärdade med stöd av vägtrafikkungörelsen som har upphört att gälla. En bestämmelse i 2 kap. 12 § fordonslagen (2002:574) om kontroll av polisman eller bilinspektör att fordonet är lastat på föreskrivet sätt har inte följts upp med ett bemyndigande i fordonsförordningen. Det krävs också ändringar i trafikförordningen (1998:1276) för att ge möjligheter för Transportstyrelsen att föreskriva om krav på dokumentation vid lastsäkring och krav på lastsäkringsutrustnings egenskaper. Transportstyrelsen föreslår därför författningsändringar i 8 kap. 16 § fordonsförordningen och trafikförordningen för att ge styrelsen mandat att föreskriva om lastsäkring.

Enligt artikel 13.4 ska medlemsstaterna se till att personal som deltar i lastsäkringskontroller har fått lämplig utbildning för detta. Transportstyrelsen anser att reglering av utbildning för bilinspektörer anställda av Polismyndigheten bör vara en uppgift för Polismyndigheten att ansvara för.

Artikel 14 - Uppföljning vid större brister eller farliga brister

Större eller farliga brister som identifierats vid en grundläggande eller mer ingående kontroll ska åtgärdas innan fordonet ytterligare används på allmän väg, se artikel 14.1.

Enligt artikel 14.2 får inspektören besluta att fordonet ska genomgå en fullständig trafiksäkerhetsprovning inom en angiven tidsfrist.

I artikel 14.3 anges att medlemsstaten eller den berörda myndigheten ska begränsa eller förbjuda användningen av fordonet fram till dess att bristerna är åtgärdade, om bristerna utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten.

Enligt 6 kap. 26 § fordonsförordningen ska förrättningsmannen meddela körförbud för ett fordon om bristerna är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om fordonet vid en flygande inspektion har andra brister ska fordonsägaren avhjälpa dem och förrättningsmannen förelägga denne att inom en viss tid t ex låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning. Transportstyrelsen anser därför inte att förändring av nuvarande svenska regelverk behövs eftersom nuvarande regel i 6 kap. 26 § finns som motsvarar artikel 14.1-3.

Artikel 15 – Kontrollavgifter

När brister har identifierats efter en mer ingående kontroll, får medlemsstaterna kräva en skälig och proportionell avgift som bör knytas till kostnaderna för kontrollen.

Transportstyrelsen föreslår inte att någon avgift tas ut för närvarande. Det finns dock en möjlighet för Polismyndigheten att ta ut en avgift.

Artikel 16 – Kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller

I artikel 16.1 anges att uppgifter om fordonets registreringsland, fordonskategori och resultatet av den grundläggande tekniska vägkontrollen ska lämnas till den behöriga myndigheten för varje teknisk vägkontroll (flygande inspektion).

Enligt artikel 16.2 ska inspektören upprätta en rapport i enlighet med bilaga IV. Föraren av fordonet ska få en kopia av kontrollrapporten.

Inspektören ska vidarebefordra resultatet av den mer ingående tekniska vägkontrollen till den behöriga myndigheten inom en rimlig tid, se artikel 16.3. Informationen ska sparas i minst 36 månader.

I 6 kap. 1 och 2 §§ i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:85) om flygande inspektion finns bestämmelser om rapporteringen. Fordonets nationalitetsbeteckning ska anges liksom registreringsnummer och fordonsslag. Resultatet av en flygande inspektion ska sammanfattas i en särskild handling. Av rapporten ska bl.a. framgå om fordonet saknar anmärkning, beslut om körförbud, föreläggande om kontrollbesiktning inom viss tid, föreläggande om att inom viss tid låta reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad eller för ett besiktningsorgan visa att bristerna har avhjälpats, att enkla brister ska avhjälpas, föreläggande om registreringsbesiktning, inspektionens omfattning, samt de brister som konstaterats.

Enligt 7 § ska rapporten överlämnas till fordonets förare. Enligt 7 kap. 2 § ska förrättningsmannen omedelbart efter avslutad förrättning rapportera resultatet till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen föreslår en ändring vad gäller sparande av uppgifter i 3 kap. 2 § förordning om vägtrafikregister så att uppgifterna sparas i 36 månader. Nuvarande regel säger att uppgifterna ska gallras ur registret ett år efter det att ett fordon har avregistrerats. I övrigt anser Transportstyrelsen av nuvarande regler i föreskrifterna (TSFS 2010:85) enligt ovan, är tillräckligt för att kraven i direktivet ska vara uppfyllda.

Artikel 17 – Utseende av kontaktpunkt

Enligt 17.1 ska medlemsstaterna utse en kontaktpunkt som bl a ska säkerställa samordning med andra medlemsstaters kontaktpunkter, vidarebefordra information enligt artikel 20 till kommissionen och säkerställa annat informationsutbyte.

Medlemsstaterna ska enligt artikel 17.2 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter senast den 20 maj 2015. Sverige har i tid meddelat kommissionen att Transportstyrelsen är kontaktpunkt. Transportstyrelsen föreslår också att det förs in en ny 8 kap. 21 a § fordonsförordningen som talar om att det är Transportstyrelsen som är kontaktpunkt enligt denna bestämmelse i direktivet.

Enligt 8 kap. 21 § fordonsförordningen har Transportstyrelsen att fullgöra uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttfordon i trafik i gemenskapen vad gäller samordning och information. En ändring föreslås därför med hänvisning till det nya direktivet i 8 kap. 21 § fordonsförordningen. Direktiv 2000/30/EG upphävs i och med direktiv 2014/47/EU.

Artikel 18 – Samarbete mellan medlemsstaterna

När större eller farliga brister identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs ska kontaktpunkten anmäla kontrollresultaten till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat, se artikel 18.1.

Enligt artikel 18.2 får kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet har kontrollerats via kontaktpunkten begära att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat begära att lämpliga uppföljningsåtgärder vidtas.

Enligt 8 kap. 21 § fordonsförordningen har Transportstyrelsen att fullgöra uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG vad gäller samordning och information. En ändring föreslås därför i 8 kap. 21 § med hänvisning till det nya direktivet.

Artikel 19 – Samordnade tekniska vägkontroller

Medlemsstaterna ska på årsbasis regelbundet genomföra samordnade vägkontroller. Staterna får samordna dessa kontroller med dem som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG²⁴.

Transportstyrelsen utgår ifrån att Polismyndigheten ansvarar för att genomföra samordnade vägkontroller och föreslår ingen författningsförändring.

²⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG

Artikel 20 – Rapportering av uppgifter till kommissionen

Vartannat år ska medlemsstaterna elektroniskt överlämna information till kommissionen om de fordon som kontrollerats, se artikel 20.1.

Enligt artikel 20.2 ska standardformuläret i bilaga V användas tills kommissionen fastställt närmare bestämmelser om formatet på informationen.

Enligt 8 kap. 21 § fordonsförordningen har Transportstyrelsen att fullgöra uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG vad gäller rapportering. En ändring föreslås därför med hänvisning till det nya direktivet.

Artikel 21 - 24 – Delegerade akter, utövande av delegeringen, kommittéförfarande och rapportering

Artiklarna riktar sig till kommissionen (21-24) samt till Europaparlamentet eller rådet (artikel 22). Det saknas därför anledning för Sverige att införa regler om det artiklarna avser.

Artikel 25 – Sanktioner

Medlemsstaterna ska besluta om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i direktivet.

I 8 kap. 5 -12 §§ fordonsförordningen återfinns bestämmelser om sanktioner med hänvisning enligt 12 § brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Ägaren av ett fordon döms t.ex. till penningböter enligt 8 kap. 9 § fordonsförordningen om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot körförbud. En ny punkt införs i 8 kap. 9 § fordonsförordningen om sanktioner om inte protokoll om den senaste flygande inspektionen finns med i fordonet. I samma punkt finns också förslag om att det senaste besiktningsprotokollet ska medföras i fordonet. I övrigt är det Transportstyrelsens bedömning att Sverige uppfyller de krav på sanktioner som ställs i direktivet

Artikel 26 – Införlivande

Artikeln riktar sig i huvudsak till regeringen. Tillämpningen av bestämmelserna ska ske senast från och med den 20 maj 2018. Direktivets bestämmelser finns i huvudsak införda i nuvarande svenska regler. En hänvisning behövs till direktivet när nya bestämmelser antas. Transportstyrelsen föreslår hänvisningar till detta direktiv där så behövs samt i vissa av Transportstyrelsens föreskrifter. Författningarna som föreslås

med anledning av direktivet föreslås träda i kraft den 4 februari 2018 i likhet med de författningar som föreslås för direktiv 2014/45/EU och 2014/46/EU.

Artikel 27 – Upphävande

Direktiv 2000/30/EG ska upphöra att gälla från den 20 maj 2018.

Transportstyrelsens förslag till författningsförändringar där hänvisning sker till det nya direktivet 2014/47/EU i och med att direktiv 2000/30/EG har upphört innehåller också en skrivning om att direktiv 2000/30/EG upphör att gälla.

Artikel 28 – Ikraftträdande

Direktivet träder i kraft den 20 maj 2018.

Transportstyrelsens förslår dock att de nationella reglerna i huvudsak träder i kraft den 4 februari 2018 i likhet med författningsförslag med anledning av direktiv 2014/45/EU och 2014/46/EU. Vissa övergångsregler föreslås.

Artikel 29 – Adressater

Sverige är som medlemsstat bunden av direktivet och Transportstyrelsen föreslår därför författningsändringar enligt ovan för att uppfylla direktivets krav.

6 Överväganden och förslag

6.1 Direktiv 2014/45/EU

6.1.1 Nationell kontaktpunkt

Förslag: Transportstyrelsen blir nationell kontaktpunkt enligt artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU. En regel om detta förs in i en ny 8 kap. 21 a § fordonsförordningen.

Skäl för förslagen: Artikel 15 anger att Sverige ska utse en nationell kontaktpunkt som ska ansvara för informationsutbyte med de andra medlemsstaterna och kommissionen. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2015 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för kontaktpunkterna.

Någon motsvarande lydelse till artikel 15 återfinns inte i dagens direktiv om kontrollbesiktning (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet). Däremot finns det liknande uppdrag när det gäller flygande inspektion genom direktiv 2000/30/EG, om samarbete mellan medlemsstaterna och rapporteringsskyldighet till kommissionen.

Regeringen föreskrev att Vägverket skulle fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 6 och 7.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/26/EG, samt fullgöra den rapporteringsskyldighet och de uppgifter som ankommer på den behöriga myndigheten enligt artikel 7.2 i direktivet. Genom den nya fordonsförordningen ändrades Vägverket till Transportstyrelsen.

Informationsutbyte sker redan idag men inte via en formellt utsedd kontaktpunkt. Exempelvis utbyts idag information via Trafiksäkerhetskommitténs medlemmar länderna emellan. Det rör sig oftast om frågor hur länderna har löst olika krav i berörda direktiv eller andra liknande frågor, som rör periodisk kontroll, vägkontroll eller registreringsbevis. Direktivet innehåller även ett uppdrag till kommissionen att utreda möjligheterna för en elektronisk plattform för fordonsindustrin samt insamling och lagring av information om fordon som varit inblandade i olyckor, mätarställningar m.m. till inspektörer, fordonsägare och olycksutredare.

Överväganden

Enligt fordonslagen får kontrollbesiktningar utföras endast av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och

teknisk kontroll (Swedac). Myndigheten meddelar även vissa föreskrifter för besiktningsorganen och utövar tillsyn inom ramen för ackrediteringen. Under arbetet med besiktningspaketet har samråd skett mellan Transportstyrelsen och Swedac, eftersom ett flertal förslag har berört båda myndigheternas verksamhetsområden. Ansvar för förvaltningen av fordonslagen, fordonsförordningen och vägtrafikregistret har dock tilldelats Transportstyrelsen, varför Transportstyrelsen torde vara lämpligast såsom kontaktpunkt.

Förslag

Transportstyrelsen utses till nationell kontaktpunkt enligt direktiv 2014/45/EU, och ska ansvara för informationsutbyte med de andra medlemsstaterna och kommissionen. Transportstyrelsen företräder Sverige i berörda kommittéer och arbetsgrupper. Transportstyrelsen förvaltar även vägtrafikregistret som kan beröras i framtiden, om kommissionen vill utveckla sina tankar om elektronisk plattform för fordonsindustrin och uppgifter från olyckor m.m.

En regel om att Transportstyrelsen är kontaktpunkt förs in i en ny 8 kap. 21 a § fordonsförordningen. Ett meddelande om kontaktpunkt skulle enligt artikel 15 i direktivet skickas till kommissionen senast den 20 maj 2015. Ett sådant meddelande om att Transportstyrelsen blir kontaktpunkt har skickats till kommissionen från regeringskansliet inom den utsatta tiden.

6.1.2 Kontrollbesiktning av traktor b

Förslag: Krav på periodisk kontroll av traktor b införs i 6 kap. 7 § fordonsförordningen.
--

Skälen för förslagen: I direktivets artikel 2.1 anges att hjultraktor i kategori T5 som främst används på allmän väg med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim ska genomgå periodisk kontrollbesiktning. Genom den nya förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon har denna snabbgående traktor tillkommit. Definitionen av traktor a, en traktor som är konstruerad för en hastighet som inte överstiger 40 km/tim, och traktor b föreslås att införas i lagen om vägtrafikdefinitioner. Beslut om detta förväntas under hösten 2015 varvid förslaget träder i kraft den 1 januari 2016.

Sverige har idag krav på kontrollbesiktning av fordon av liknande karaktär som traktor b. Motorredskap klass 1, som har en konstruktiv hastighet över 30 km/tim, ska kontrollbesiktas, likaså släpvagnar som dras av dessa. Detsamma gäller för terrängmotorfordon och terrängsläp som används i

yrkesmässig persontransport eller i uthyrningsrörelse, enligt 6 kap. 11 § fordonsförordningen.

Av artikel 5 i direktiv 2014/45/EU framgår att traktor b som främst används på allmän väg till godstransporter, ska kontrollbesiktas första gången fyra år efter fordonets första registrering, därefter vartannat år. Enligt direktivet får Sverige ha kortare intervall mellan dessa kontrollbesiktningar. De fordon som används på ett liknande sätt och har motsvarande tekniska egenskaper är motorredskap klass 1. De regleras i 6 kap. 8 § fordonsförordningen som anger att motorredskap klass 1 ska kontrollbesiktas första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Ett annat fordon som har ett liknande användningsområde är bil ombyggd till motorredskap med stöd av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap (s.k. Epa-traktor). Den ska enligt övergångsbestämmelse 3b till förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap genomgå årlig kontrollbesiktning. Registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som används i yrkesmässig persontransport eller i uthyrningsrörelse ska enligt 6 kap. 11 § också kontrollbesiktas årligen.

Överväganden

För närvarande har Sverige en mängd olika inställelseregler för olika fordon. Periodisk kontroll av motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon ska kontrollbesiktas första gången senast efter tre år den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Dessa fordon har en teknisk beskaffenhet som överensstämmer väl med traktor b. Sett till fordonet användningssätt, ett dragande fordon med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim, överensstämmer mer med användningen av den s.k. Epa-traktorn. Kraven för den s.k. Epa-traktorn är årlig inställelse till kontrollbesiktning. När det gäller direktivets grundkrav på periodicitet anges intervallet 4–2–2 för traktor b. Detta intervall finns redan i 6 kap. 7 § fordonsförordningen för lätta släpvagnar och motorcyklar.

Transportstyrelsen anser att kraven beträffande kontrollbesiktningensintervallen ska vara motiverade med utgångspunkt från fordonets körsträcka och tekniska status. Kontrollbesiktning är ett sätt för staten att kontrollera att fordonsägaren har skött sitt fordon på ett sådant sätt lagstiftaren avsett. Det andra sättet är genom polisens flygande inspektion. Med bakgrund av detta är det omotiverat att kräva årlig inställelse för

traktor b. En lämplig intervall torde vara 3-2-2 eller 4-2-2, med beaktande av förväntat trafikarbete och tekniska status. Istället för att infoga en ny paragraf för traktor b, föreslår Transportstyrelsen att traktor b sammanförs med redan befintliga fordon i 6 kap. i fordonsförordningen.

Förslag

Med bakgrund av detta föreslås traktor b omfatta samma krav på kontrollbesiktningintervall som motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon. Dessa fordon har en jämförbar teknisk uppbyggnad och bör därför underkastas samma krav på kontrollbesiktningintervall. Ett alternativ skulle vara att införliva traktor b genom en egen paragraf eller ha samma intervall som s.k. Epa-traktorer och terrängfordon som används i yrkesmässig persontransport eller i uthyrningsrörelse, men det finns inga trafiksäkerhets- eller miljöskäl som talar för att traktor b behöver kontrollbesiktas årligen. Antalet regler bör också vara så få som möjligt i syfte att vara enkla och tydliga.

6.1.3 Kontroll av motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt bil ombyggd till motorredskap m.fl. ändras

Förslag: Besiktningintervallen för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon och bil ombyggd till motorredskap (s.k. Epa-traktor) ändras till kontrollbesiktning första gången efter fyra år och därefter vartannat år.

Skälen för förslagen: Idag anger 6 kap. 8 § i fordonsförordningen att motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon ska kontrollbesiktas första gången senast efter tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Februari 2015 fanns det 9 288 motorredskap klass 1 i vägtrafikregistret, varav 8 600 är i trafik. Antalet EG-mobilkranar är sju stycken. Hur många släpvagnar som dras av dessa fordon kan idag inte exakt sökas ut i vägtrafikregistret. Enligt 12 § lagen om vägtrafikregister ska släpvagnar som dras av traktorer klass 1, motorredskap klass 1 eller tunga terrängvagnar registreras. Februari 2015 var 384 sådana släpvagnar i trafik, men hur många av dessa som omfattas av kraven på kontrollbesiktning kan inte enkelt sökas ut i vägtrafikregistret. Enligt uppgifter från de besiktningsorgan som är ackrediterade för besiktning av motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon genomfördes en (1) kontrollbesiktning av en sådan släpvagn under 2014. Enligt Transportstyrelsen databas för besiktningsutfall är underkännandefrekvensen för motorredskap klass 1 ca 25 %. Under 2014 genomgick 3134 motorredskap klass 1 en fullständig kontrollbesiktning.

Antalet bilar som byggts om så att de ska hänföras till fordonstypen motorredskap med stöd av kungörelse (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap, så kallade Epa-traktorer, ska genomgå en periodisk kontrollbesiktning varje år. Detta är reglerat genom övergångsbestämmelse i förordning (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap (1981:67). Idag finns det 7 787 fordon i vägtrafikregistret som kan utgöra s.k. Epa-traktor (registrerade t o m 1974-12-31). Epa-traktorer får inte registreras efter 1 april 1975. Det är svårt att särskilja Epa-traktorer från den modernare varianten som kallas för A-traktor. Den s.k. Epa-traktorn ska ha en stumt monterad bakaxel, ett axelavstånd på högst 225 cm (vilket är mycket kort) samt drivhjul som inte överskrider en tiondel av motorns varvtal. Epa-traktorn får endast framföras på väg i högst 30 km/tim, enligt punkt 2 i ovannämnda övergångsbestämmelse i förordning 1975:48, men går att köra fortare. Den modernare s.k. A-traktorn är en bil som byggts om till ett dragfordon och som konstruerats för en hastighet av högst 30 km/tim. enligt 4 kap. 33 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. Den senare omfattas dock inte av krav på periodisk kontroll. Enligt uppgift från besiktningsföretagens branschorganisation Swetic, är underkännandefrekvensen för Epa och A-traktorer ca 47 %. Uppgifterna gäller A-traktorer som har kommit in till kontrollbesiktning efter föreläggande av Transportstyrelsen eller en polisman.

Direktiv 2014/45/EU omfattar inte periodisk kontroll av den här typen av fordon. Enligt artikel 2 punkt 3 får dock medlemsländerna ha nationella krav med avseende på trafiksäkerhetsprovningar för fordon som är registrerade på deras territorium och som inte omfattas av direktiv 2014/45/EU tillämpningsområde.

Förslag

Direktiv 2014/45/EU anger i artikel 5 att traktor b minst ska genomgå periodisk kontrollbesiktning fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Med bakgrund av detta föreslås att motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon, och bil ombyggd till motorredskap med stöd av kungörelse (1940:440) också ska kontrollbesiktas första gången efter fyra år och därefter vartannat år. De skulle därmed omfattas av samma krav som de fordon som beskrivs i 6 kap. 7 § fordonsförordningen Dessa fordon är bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar som enligt nuvarande författning ska genomgå periodisk kontrollbesiktning första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Transportstyrelsen bedömning är att detta intervall tillgodoser samhällets krav på trafiksäkerhet och miljö. Att förskjuta första inställelsen till kontrollbesiktning för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon med ett år kommer inte att inverka på trafiksäkerheten och miljön i någon större negativ omfattning. Att förlänga periodiciteten för Epa-traktorer, från varje år till vartannat år, torde heller inte ha någon avgörande effekt på trafiksäkerheten och miljön. Epa-traktorer är i grunden lastbilar eller personbilar som byggts om, för att uppfylla kraven i kungörelse (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. Dessa Epa-traktorer används i betydligt mindre omfattning än motsvarande lastbilar och personbilar. Ur besiktningsteknisk synpunkt kan därför en besiktningstekniker ta ställning till om en viss komponent fungerar väl under de kommande två åren eller om komponenten har försämrats i sådan grad att den måste bytas ut. Idag är det inte enkelt att finna kravet på periodisk kontrollbesiktning av Epa-traktorer. Kravet på periodisk provning infördes 1 april 1980 genom förordning (1980:60) om ändring i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. För att underlätta för medborgarna bör samtliga krav på periodisk kontrollbesiktning framgå av fordonsförordningen. Regelverket blir även lättare att följa om antalet regler minskar. Justering behöver också göras i förordningen (1975:48) enligt ovan.

6.1.4 Kontroll av bil ombyggd till traktor

Förslag: Krav på periodisk kontroll av traktor som utgörs av ombyggd bil (s.k. A-traktorer) införs.
--

Skälen för förslagen: Direktiv 2014/45/EU omfattar inte periodisk kontroll av den här typen av fordon. Enligt artikel 2, punkt 3 får dock medlemsländerna ha nationella krav med avseende på trafiksäkerhetsprovningar för fordon som är registrerade på deras territorium och som inte omfattas av direktiv 2014/45/EU tillämpningsområde. Idag finns det 9 870 fordon som utgörs av bil ombyggd till traktor (s.k. A-traktor) i vägtrafikregistret.

Bakgrund

En s.k. A-traktor är en bil som byggts om till traktor. Dessa fordon blandas ofta ihop med den s.k. Epa-traktorn som är en bil ombyggd till motorredskap klass II. Epa-traktorer får inte registreras efter 1 april 1975. Den största tekniska skillnaden mellan A-traktorn och Epa-traktorn är att A-traktorn ska vara ombyggd på sådan sätt att dess konstruktiva hastighet uppgår till högst 30 km/tim enligt 4 kap. 33 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II. En Epa-traktor ska ha ett utväxlingsförhållande på

högst 1:10 mellan hjulvarv och motorvarv och får inte framföras i mer än 30 km/tim enligt övergångsbestämmelser punkt 2 förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. Kraven på periodisk kontrollbesiktning av Epa-traktorer infördes våren 1980 genom förordningen (1980:60) om ändring i nämnda förordning från 1975. Som framgår av 6.1.3 omfattas Epa-traktorn idag av periodisk kontrollbesiktning varje år.

Något krav på periodisk kontrollbesiktning av A-traktorer finns inte i dag. Däremot är det krav på periodisk kontrollbesiktning på liknande fordon, såsom motorredskap klass 1 och vissa registrerade terrängmotorfordon.

Olyckor

Eftersom A-traktorer inte omfattas av krav på periodisk kontrollbesiktning, är det svårt att fastställa hur farliga dessa fordon är. Till Transportstyrelsens register över trafikolyckor Swedish TRaffic Accident Data Acquisition (Strada) rapporteras årligen mellan 50 - 80 personskadeolyckor med A- eller Epa-traktor. Merparten av olyckorna rapporteras av sjukvården. Av dessa personskadeolyckor är 10 - 15 per år svåra olyckor. I genomsnitt sker en dödsolycka vartannat år med en A-/Epa-traktor inblandad. Eftersom risken för sammanblandning av dessa två olika fordon är så hög, antar Transportstyrelsen att merparten av fordonen egentligen är A-traktorer som felaktigt anges som Epa-traktorer.

Enligt ett större besiktningsorgan utgjorde 90 % av drygt 500 genomförda kontrollbesiktningar av "traktorer" under 2014 på A-traktorer, vilket även pekar på att antalet Epa-traktorer i trafik är avsevärt färre än A-traktorer i trafik. De kontrollbesiktningar som sker av A-traktorer sker efter förelägganden av Transportstyrelsen eller en polisman. En annan viktig faktor, för att värdera fordonens risk, är fordonens körsträcka. Eftersom A-traktorn inte omfattas av kravet på periodisk kontroll samt att vägmätarställning inte är ett föreskrivet krav, saknas ingångsvärden för att uppskatta dessa fordons verkliga trafikarbete. Men med utgångspunkt från att fordonens högsta konstruktiva hastighet ska vara högst 30 km/tim, har Transportstyrelsen tidigare konstaterat att antalet olyckor med A-traktorer är i paritet med antal olyckor med personbilar. Med beaktande av fordonens hastighet och trafikarbete (dvs hur mycket fordonen används på väg) är dessa fordon trafikfarligare än personbilar.

Att låta kontrollbesikta A-traktorer skulle kosta fordonsägarna ca 2²⁵ miljoner kronor per år, om A-traktorerna genomgår kontrollbesiktning vartannat år (inkl moms samt, bränslekostnader). Kostnaden är uppskattad med utgångspunkt från att kontrollbesiktningen för en A-traktor kostar lika

²⁵ 9870 fordon som besiktas vartannat år

mycket som en personbil²⁶, en A-traktor drar 2 liter bränsle²⁷ per mil och avståndet till besiktningstationen är 10 kilometer. Eftersom A-traktorer i regel ägs eller brukas av ungdomar, är det svårt att beräkna en eventuell frånvaro från skolan i relation till samhällsekonomiska konsekvenser. Naturligtvis ägs ett antal A-traktorer av ungdomar och vuxna som har ett förvärvsarbete, men frånvaron på ca 1,5 timme för att kontrollbesikta en A-traktor uppgår ändå till mindre än 100 000 kronor, om 5 % av A-traktorerna ägs av förvärvsarbetande personer. Beräkningen baserar sig på att en svensk arbetstagare i genomsnitt tjänar 182 kronor i timmen före skatt 2013 (källa: SCB).

Med utgångspunkt från olycksstatistiken från Strada och olycksvärdering enligt "Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn": ASEK 5.2 (källa: Trafikverket, planerings- och analysmetoder) kostar trafikolyckorna med A-traktorer samhället mellan 44 och 90 miljoner kronor per år. Detta innebär, att även om endast en svårt skadad personskadeolycka skulle förhindras genom att A-traktorer omfattas av periodisk kontrollbesiktning, överstiger vinsterna för samhället i jämförelse med kostnaden för ägarna av A-traktorer. Enligt ASEK 5.2 är olycksvärderingen 4 412 000 kronor, uttryckt i 2010-års penningvärde, för en svårt skadad. För ett dödsfall är olycksvärderingen 23 739 000 kronor.

Överväganden

A-traktorer utgör inom vissa områden ett viktigt komplement för familjens och vissa småföretagares transportsbehov. Dessa fordon väcker ofta ett tekniskt intresse hos många ungdomar. De ger även träning i manövrering och hantering av fordon och kraven på förarbehörighet (AM-körkort eller traktorkort) innebär ett första steg mot högre körkortsbehörigheter. Ur dessa aspekter är A-traktorer bra. Problemen med fordonen är mer av teknisk karaktär. Utgångsmaterialet är oftast en äldre personbil som inte gått igenom en normal kontrollbesiktning.

För att registreras som A-traktor måste fordonet byggas om i sådan omfattning att den kan registreras som traktor som utgörs av ombyggd bil. Ombyggnaden består av tre väsentliga delar,

- att den konstruktiva hastigheten är max 30 km/tim,
- att traktorn går högst 10 km/tim på två tredjedelar av ursprungsmotorns maximala varvtal samt,

²⁶ Enligt Transportstyrelsens rapport om fordonsbesiktningmarknaden 2014 kostar en kontrollbesiktning i genomsnitt 386 kronor för en personbil

²⁷ Bränslepriset antas vara 13 kr/liter

- att fordonet är avsett för högst en passagerare.

När väl en bil är ombyggd till A-traktor kan fordonet inte återställas till bil igen. Dessa föreskrivna krav innebär att de flesta A-traktorer är försedda med en extra växellåda, för att dels uppfylla kravet på lågväxel, dels bidra till den konstruktiva hastigheten på 30 km/tim. Ombyggnationerna leder ofta till att A-traktorn varvar mycket vid 30 km/tim vilket innebär relativt hög bränsleförbrukning, oljud och högt motorslitage. Detta är en vanlig orsak till att A-traktorerna ändras och detta leder till att A-traktorn går för fort, ibland som en normal personbil. Både Polismyndigheten och Trafikverket har påpekat problemen för Transportstyrelsen. I de fall polis genomfört tekniska undersökningar av A-traktorer i samband med trafikolyckor, har polisen ofta funnit fordon i mycket dåligt skick och fordon har framförts i betydligt högre hastigheter än föreskrivna 30 km/tim.

Dåvarande Vägverket tillskrev Näringsdepartementet hösten 2002 och föreslog krav på periodisk kontrollbesiktning av A-traktorn.

Förslag

En kontrollbesiktning sker i första hand för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. I andra hand sker kontrollbesiktningen för att kontrollera om fordonet uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Med utgångspunkt från A-traktorns hastighet och trafikarbete bör en kontrollbesiktning vartannat år vara tillräckligt för att inte A-traktorn ska försämrats i otillåten grad. Detta skulle även innebära att ägaren av en A-traktorn, under en normal tidsperiod som ägare, vid ett tillfälle kommer att behöva inställa A-traktorn till kontrollbesiktning. En inställelseperiod på ett år är inte motiverat med utgångspunkt från A-traktorns hastighet och trafikarbete. En inställelseperiod på tre eller fyra år bedöms inte vara tillräcklig, med hänsyn till brister som uppstår under längre tid, såsom rost och ålderssprickor i tätningar, bromsslangar etc. Transportstyrelsens bedömning är att A-traktorn bör kontrollbesiktas vartannat år. Därför bör besiktning för A-traktorn införas i samma paragraf i fordonsförordningen som ex. motorredskap klass 1, motorcyklar och lätta släpvagnar.

6.1.5 Kontroll av släpvagnar upp till 750 kg

Förslag: Periodisk kontrollbesiktning av släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg tas bort.

Skälen för förslagen: I artikel 2.1 i direktiv 2014/45/EU anges att direktivet gäller för släpvagnar som konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport samt som husrum och med en högsta vikt som

överstiger 3,5 ton (fordonskategori O3 och O4). Direktivet omfattar sålunda inte krav på kontrollbesiktning av lätta släpvagnar, med en totalvikt upp till 3,5 ton (fordonskategori O1 och O2).

Lätta släpvagnar ska enligt dagens regler genomgå en första kontrollbesiktning senast fyra år efter den månad som fordonet för första gången togs i bruk. Därefter ska en kontrollbesiktning ske senast två år efter den månad som föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

I vägtrafikregistret fanns i februari 2015 sammanlagt 1 225 565 lätta släpvagnar registrerade. Det fanns 1 003 898 lätta släpvagnar i trafik vid slutet av 2014²⁸. Varje år kontrollbesiktas ca 350 000 lätta släpvagnar. Av dessa utgjorde ca 120 000 släpvagnar, d.v.s. en tredjedel, av kategori O1, vilket innebär att släpvagnen har en totalvikt av högst 750 kg. Detta innebär att ca 30 % av samtliga lätta släpvagnar är påställda i vägtrafikregistret men är obesiktade.

Underkännandefrekvensen vid kontrollbesiktning på lätta släpvagnar var ca 33 % mellan åren 2010 – 2014. Av dessa underkända lätta släpvagnar blev ca 20 % underkända med krav på efterkontroll. De övriga ca 13 % hade brister som ägaren själv kunde avhjälpa, utan krav på ny kontroll. De vanligaste felen under åren 2010 - 2014 var brister som rör släpvagnens belysning och reflexer. Övriga områden där underkännanden sker är på släpvagnens bromssystem, hjullager och dess kopplingssystem (kulhandske).

Februari 2015 kostade en kontrollbesiktning av en bromsad lätt släpvagn 350-500 kronor (inkl moms). Om släpvagnen saknar bromssystem blir kostnaden något lägre, 300-400 kronor (inkl moms). Vid besiktningen kontrolleras belysning och reflexers funktion, hjul och hjullager, skador på chassiet, kopplingsanordningen och bromssystemets funktion – om släpvagnen är utrustad med ett bromssystem. En besiktning av en lätt släpvagn med bromssystem tar ca 10 minuter att utföra och ca 6 minuter om släpvagnen saknar bromssystem. Marknadsvärdet av kontrollbesiktning av lätta släp med en totalvikt av högst 750 kg (O1) uppgår till mellan 28,8-38,4 miljoner kronor/år (exkl. moms) baserat på ovanstående priser för besiktning av släpvagnar utan bromssystem. Till detta kommer värdet av efterkontrollerna.

En fordonsägare kan själv välja när han eller hon vill kontrollbesikta sin lätta släpvagn. Släpvagnen har inte en bestämd inställelse, som t.ex. personbilar. Enligt uppgift från besiktningsorganen besiktas ca 18 % av de lätta släpen tillsammans med dragfordonet vid ett och samma besiktningstillfälle. De flesta besiktningar av lätta släp utförs under

²⁸ källa Trafikanalys

sommarhalvåret. Det beror på att många släp till största del används för sommartransporter, till exempel husvagnar, båtkärror etc.

Lätta släpvagnar förekommer i mycket liten omfattning i de dödsolyckor som utretts av Trafikverket. Eftersom lätta släpvagnar inte har utmärkt sig i olyckssammanhang har det heller inte funnits anledning att genomföra någon studie av dessa i olyckssammanhang. Några uppgifter om att lätta släpvagnar har varit behäftade med tekniska brister finns inte hos vare sig Trafikverket eller Transportstyrelsen.

Enligt Transportstyrelsen uppskattning har fordonsägaren idag, i genomsnitt, ca 10 km till närmaste kontrollbesiktningstation. En svensk arbetstagare tjänar 2013 i genomsnitt 182 kronor i timmen före skatt (källa: SCB). Om den genomsnittliga arbetstagaren är borta från sin arbetsplats i ca 45 minuter (24 min transport, 6 min ankomstregistrering och väntetid, 15 min kontrollbesiktning) för att kontrollbesikta sin släpvagn och dragfordonet förbrukar 0,8 liter bränsle²⁹ per mil, uppgår kostnaden till sammanlagt ca 457-557 kronor för ägaren att inställa släpvagnen till en periodisk kontrollbesiktning. Den totala kontrollbesiktningens kostnaden för ägarna till lätta släpvagnar uppgår till sammanlagt ca 54,9 - 66,9 miljoner kronor. Till detta kommer kostnaderna för efterkontroller.

Sett ur ett miljöperspektiv är det en ren miljövinst att inte kontrollbesikta lätta släp. Det beror självfallet på att de saknar motor och därför inte omfattas av kravet på avgaskontroll. Miljöbelastningen omfattar bland annat att släpen dras till och från besiktningstationen. I många fall besiktas enbart släpet vid det enskilda tillfället. Transportstyrelsen har ställt en fråga om detta till besiktningorganen som uppger att ca 82 % av de lätta släpvagnarna (O1 och O2) besiktas enskilt. Om besiktningsskravet för O1 tas bort innebär det ca 98 400 färre resor till och från besiktningstationer. Om varje sådan resa antas vara 20 kilometer innebär det ca 1 968 000 färre körda kilometer per år. Om vi vidare antar att dragfordonet släpper ut 180 gram koldioxid per kilometer innebär det minskade utsläpp på ca 354 ton koldioxid per år.

Förslag

Den periodiska kontrollbesiktningen ska vara ändamålsenlig med utgångspunkt från den svenska fordonsparken. Kontrollbesiktningen ska bidra till de transportpolitiska målen, tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Av den statistik som utredningen har tagit del av, finns det inga skäl som pekar på ett samhällsbehov av att samtliga lätta släpvagnar genomgår en periodisk kontrollbesiktning.

²⁹ Bränslepriset antas vara 13 kr/liter

Med bakgrund av ovanstående föreslår Transportstyrelsen att lätta släpvagnar med en totalvikt över 750 kg och upp till 3 500 kg även fortsättningsvis genomgår periodisk kontrollbesiktning första gången fyra år efter den månad då släpvagnen första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Anledningen till det är att dessa släp normalt är försedda med ett bromssystem. Att kontrollera skicket och funktionen på en påskjutsbroms, kräver mer kunskap och färdighet än vad som normalt kan krävas av den genomsnittsliga fordonsägaren.

Vidare föreslår Transportstyrelsen att kravet på återkommande kontrollbesiktning av lätta släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg (fordonskategori O1) tas bort. Dessa släpvagnar är normalt inte försedda med bromssystem. De detaljer och komponenter som kvarstår att kontrollera, kan utföras av fordonsägaren och ingår i fordonsägarens normala ansvar. Av 2 kap. 14 § fordonsförordningen följer att *ägaren av ett fordon som är i bruk är skyldig att underhålla och sköta det så att det är i föreskrivet skick. Han eller hon är också skyldig att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i denna förordning eller bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av förordningen.*

Bestämmelserna i första stycket gäller även

- 1. den som använder någon annans fordon utan lov, och*
- 2. den som innehar ett fordon med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger ett år och har befogenhet att bestämma vem som får föra fordonet eller anlitar någon annan förare än ägaren har utsett.*

Att fordonet är i föreskrivet skick kan kontrolleras vid en flygande inspektion. Finner en polis eller bilinspektör att släpvagnen har en eller flera brister, anger 6 kap. fordonsförordningen ett antal olika beslut som kan fattas. En polis eller bilinspektör kan t.ex. påpeka ringa brister, förelägga ägaren att låta reparera och prova släpvagnen vid en ackrediterad verkstad eller förelägga om en kontrollbesiktning.

Transportstyrelsen har bemyndigande enligt 8 kap. 16 § fordonsförordningen att meddela föreskrifter om omfattningen av annan kontroll genom polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen. Någon sådan föreskrift finns inte meddelad idag, men skulle kunna vara ett bra stöd för poliser som saknar förordnande att utföra en flygande inspektion. Idag sker väldigt få flygande inspektioner på lätta bilar och lätta släpvagnar, i relation till mängden fordon i trafik. Nästan 4,4 miljoner lätta fordon genomgick kontrollbesiktning under 2014. Polisen kontrollerade drygt 16 000 lätta fordon efter väg, vilket motsvarar ca 0,4 % av antalet kontrollbesiktade fordon i Sverige. Se även förslag 6.3.7.

6.1.6 Undantag från kontrollbesiktning

Förslag: Transportstyrelsen får föreskriva om undantag från periodisk återkommande kontrollbesiktning för fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på en för allmän trafik upplåten väg till exempel fordon av historiskt intresse och fordon för tävlingsbruk samt även för fordon som uteslutande används på små öar utan fast förbindelse.

Skälen för förslagen: I direktivets artikel 2.2 anges att medlemsstater får undanta ett antal fordon som är registrerade på deras territorium, från tillämpningen av direktivet. De exempel som anges är följande;

- Fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, t.ex. fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk.
- Fordon som omfattas av diplomatisk immunitet.
- Fordon som omfattas av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten.
- Fordon som endast används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks-, eller fiskesyfte på den berörda medlemsstatens territorium och huvudsakligen mark där sådan där sådan verksamhet bedrivs, såsom jordbruks- och skogsbruksvägar eller åkermark.
- Fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden.
- Specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/tim och som endast används inom den berörda medlemsstatens territorium.
- Fordon i fordonskategori L3e, L4e, L5e och L7e med en motorvolym som överstiger 125 cm³, där medlemsstaten har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för två- och trehjuliga fordon och där man i synnerhet beaktar relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen.

Genom direktiv 2014/45/EU utökas omfattningen av fordon som medlemsstaterna kan undanta från periodisk kontrollbesiktning. Flera av ovanstående undantag kan vara lämpliga för Sverige att använda. Men undantagen måste preciseras ytterligare, varför det är lämpligt att Transportstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om undantag för vissa fordon eller fordonsgrupper.

Nuläge

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 äldre och som omfattas av besiktningsbefrielse.

Transportstyrelsen får besluta om undantag från bestämmelserna i förordningen enligt 8 kap. 18 § för ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp eller en viss kategori av fordon. Av detta följer att Transportstyrelsen får besluta om undantag från kravet på periodisk kontrollbesiktning. Transportstyrelsen får föreskriva eller besluta om undantag om det

- 1. behövs med hänsyn till fordonets eller fordonens konstruktion eller användning eller är motiverat av något annat särskilt skäl,*
- 2. kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet, samt*
- 3. är förenligt med tillämpliga EU-rättsakter, avtal om ömsesidigt erkännande och reglementen.*

Denna möjlighet har idag utnyttjats av Transportstyrelsen, som meddelat undantag för vissa rallybilar.

Fordon av historiskt intresse

När det gäller historiska fordon påvisar en undersökning som MotorHistoriska RiksFörbundet (MHRF) genomförde år 2004 att historiska fordon i Sverige i genomsnitt körs 87 mil per år. Övervägande delen av alla historiska fordon sköts av fordonsägaren i sådan omfattning att samhällets miljö- och trafiksäkerhetskrav tillgodoses. Tekniskt kan en normal kontrollbesiktning genomföras på bilar och motorcyklar från och med 1950-talet, utan särskild utbildning eller särskild utrustning. Men när det gäller bedömningen av fordonets egenskaper, t.ex. prestanda eller tillåtet slitage, skiljer sig bedömningsnivåerna i jämförelse med nya moderna konstruktioner. Enligt uppgift från Transportstyrelsens register över trafikolyckor, Strada, förekommer fordon med en årsmodell som är 30 år eller äldre, i ca 1 % av polisrapporterade döds- och svåra personskadeolyckor. Eftersom dessa fordon inte körs i någon större omfattning förekommer de dock i olycksstatistiken i avsevärt högre andel i relation med de historiska fordonens trafikarbete. Dessa fordon erbjuder även ett avsevärt sämre skydd för de åkande, med avseende på passiv säkerhet, som kan vara en betydande faktor i sammanhanget. Att krav på

periodisk kontrollbesiktning av historiska fordon skulle minska antalet döda och svårt skadade i trafikolyckor kan idag inte verifieras av den olycksstatistik som finns tillgänglig.

Fördelen med en fast årsmodell, 1950 och äldre, är en tydlig lagstiftning och att antalet fordon som inte omfattas av periodisk kontroll är få till antalet, våren 2015 fanns det ca 25 000 sådana fordon i vägtrafikregistret.

Nackdelarna med en fast årsmodell är orättvisa för fordonsägare som har fordon som är ”för nya”. En fast årsmodell leder även till efterfrågan av fordonsidentiteter som är tillräckligt gamla. Alternativet till en fast årsmodell, är att ange en viss ålder som man gör idag med personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar som är av en årsmodell som är trettio eller äldre, enligt 6 kap. 9 § fordonsförordningen beträffande kontrollbesiktningsperiodicitet och 2 kap. 2 § vägtrafikskattelagen (2006:227) beträffande undantag från skatteplikt.

Enligt definitioner i artikel 3 till direktiv 2014/45/EU är ett *fordon av historiskt intresse* om det uppfyller vissa villkor. Det ska vara tillverkat eller registrerat för första gången för minst 30 år sedan, den specifika typen, i enlighet med definitioner i relevant unionsrätt eller nationell rätt, tillverkas inte längre och det är historiskt bevarat och i originalskick och inga betydande förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika. Det skulle innebära att vissa fordon av årsmodell 1988 och äldre skulle anses vara fordon av historiskt intresse då dessa regler föreslås träda ikraft. Med hänsyn till antalet fordon som fortfarande finns registrerade i vägtrafikregistret och med hänsyn till fordonens användande i Sverige, skulle Transportstyrelsen genom föreskrifter kunna undanta personbilar, lätta lastbilar, lätta släpvagnar och motorcyklar som är av ett fordonsår som är fyrtio år eller äldre och, som uppfyller direktivets villkor i övrigt från periodisk kontrollbesiktning. De fordon som trots ålder inte uppfyller kraven på fordon av historiskt intresse enligt direktivets krav, t.ex. fordon som är ändrade eller ombyggda, skulle kunna undantas om de används under speciella förhållanden eller aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg.

Enligt vägtrafikregistret genomgick ca 48 000 personbilar av årsmodell 1951 – 1978, en kontrollbesiktning under 2014. Dessa kontrollbesiktningar utgör 1,3 % av samtliga kontrollbesiktade personbilar under 2014. I vägtrafikregistret fanns det våren 2015 ca 10 000 personbilar av årsmodell 1978, som, med ett förslag enligt ovan, kommer att bli befriade från periodisk kontrollbesiktning 2018. Av dessa personbilar kontrollbesiktades drygt 900 stycken under 2014. Eftersom dessa personbilar ska kontrollbesiktas vartannat år, enligt nuvarande regelverk, torde ca 1800 personbilar av 1978 års modell använts i trafik under hela eller delar av 2014. Året efter tillkommer ytterligare ca 10 000 personbilar av årsmodell

1979, varav drygt 1 500 genomgick kontrollbesiktning under 2014. Detta innebär att antalet fordon som undantas från periodisk kontrollbesiktning kommer att öka med ca 10 000 per år, varav 1500 – 3000 används i trafik, om en rullande gräns beslutas.

Alternativ till en rullande fyrtioårsgräns skulle kunna vara trettio eller femtio år. Trettio år skulle innebära 1988 års modell, då direktivets regler träder ikraft 2018. Med hänsyn till fordonens tekniska status och antal, kan majoriteten inte anses vara av historiskt intresse, ur ett svenskt perspektiv. Direktivet anger förvisso trettio år, men direktivet hindrar inte medlemsländerna att skärpa kraven. Femtio år skulle innebära 1968 års modell, då dessa regler träder ikraft 2018. Ur ett tekniskt perspektiv skiljer sig inte fordon så mycket mellan 1968 och 1978. Dessa fordon används i regel aldrig som bruksfordon, utan mest i samband med t.ex. hobbyfordonsträffar och liknande. Antalet personbilar av årsmodell 1968 – 1978 som kontrollbesiktades under 2014 var nästan 22 000 bilar. Dessa kontrollbesiktningar motsvarar 0,6 % av samtliga kontrollbesiktade personbilar under 2014. Att besluta om en viss årsmodell är inget bra alternativ. Dels är det orättvist för de enskilda fordonsägarna, det följer inte förändringen av den svenska fordonsparken och leder till handel med registreringshandlingar.

Tävlingsfordon

Idag har Transportstyrelsens meddelat undantag från kravet på periodisk kontroll av rallybilar som uppfyller vissa krav från ett nationellt förbund. Dessa bilar genomgår en miljö- och trafiksäkerhetskontroll i samband med en utlyst tävling istället för normal kontrollbesiktning. De rallybilar som omfattas av detta undantag används på allmän väg i liten utsträckning. Det sker oftast i samband med transport mellan de s.k. specialsträckorna. Det är möjligt att andra motorsportgrenar skulle kunna omfattas av samma undantag, eftersom de aldrig eller sällan används på allmän väg. Våren 2015 fanns det 3591 rallybilar i vägtrafikregistret, som var undantagna från periodisk kontrollbesiktning. Ett beslut om undantag har tagits för varje enskilt fordon.

I nya ramdirektivet 2007/46/EG sägs att tävlingsfordon på väg får hanteras på valfritt sätt, alltså enligt respektive lands egen bedömning. Fordonsförordningen tar idag inte ställning till den möjlighet som ramdirektivet medger, däremot har Transportstyrelsen fått föreskriftsrätt att meddela undantag för fordon eller en grupp av fordon om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Transportstyrelsen har valt att hantera godkännandeprocessen inom myndigheten fullt ut genom enskilda undantagsbeslut från det normala förfaringssättet för varje fordon då det endast rör sig om något eller några hundratal fordon per år. Detta innebär att

varje enskilt beslut även innehåller undantag från kravet på registreringsbesiktning och periodisk kontrollbesiktning. Skälet att kravet på periodisk kontrollbesiktning tas bort, beror på att dessa tävlingsfordon endast får användas på allmän väg i samband med tävlingar. I samband med dessa tävlingar genomgår fordonen en förenklad miljö- och trafiksäkerhetskontroll innan start. Denna förenklade kontroll ska ske med utgångspunkt från ett kontrollprogram som utarbetats tillsammans med bilspporten. Kontrollen utförs av tekniker som utbildats inom sportgrenen. Bilspportförbundet och Transportstyrelsen ser till att dessa kontroller genomförs på rätt sätt. Eftersom rallybilar i regel förses med extra skyddsanordningar undertill, är det mycket svårt att genomföra ett flertal kontrollmoment som normalt ingår vid en konventionell kontrollbesiktning. Med anledning av detta ger idag Transportstyrelsen undantag från periodisk kontroll av vissa rallybilar.

Fordon som endast används på små öar utan fast förbindelse

Idag meddelar Transportstyrelsen undantag från viss utrustning när besiktningsorgan besöker vissa öar utan fast förbindelse med land. Kontrollbesiktningen som utförs är förenklad mot den som företagen genomför på ordinarie kontrollbesiktningsstationer.

Det finns nu en möjlighet via direktivets undantagsmöjligheter att ge Transportstyrelsen mandat att föreskriva om undantag från kraven på kontrollbesiktning för fordon som endast används på små öar utan fast förbindelse. Registrerad ägare som har ett fordon på en ö som upptas i Transportstyrelsens föreskrift, kan då anmäla detta till Transportstyrelsen. Enligt uppgifter från besiktningsorganens branschorganisation Swetic, var det 299 fordon, (inräknat efterkontroller) som genomgick denna förenklade besiktning på öar år 2014. Av dessa blev 102 fordon underkända det vill säga 34 %.

Utmärkning i vägtrafikregistret

För fordon som kan komma att omfattas av undantagen kan utmärkning ske i vägtrafikregistret som anger att fordonet är besiktningsbefriat. Det sker redan idag med fordon som är besiktningsbefriade t.ex. rallybilar. Till en sådan uppgift bör ytterligare uppgifter om skälet till besiktningsbefrielse anges under fältet ”övriga upplysningar” genom att besiktningsorgan eller Transportstyrelsen ger fordonet en särskild textkod. Sådana textkoder används också för vissa rallybilar. För fordon som t.ex. är äldre än fyrtio år och anses vara historiska fordon kan textkoden T13M anges. Textkod T13M anger *Samlarfordon som huvudsakligen ska användas vid utställningar, veteranbilsrallyn eller liknande och som kan antas endast i mindre utsträckning kommer att brukas i trafik*. För fordon som uteslutande

används på små öar utan fast förbindelse kan, efter fordonsägarens ansökan, en textkod anges under ”övriga upplysningar” om att fordonet är placerat på en särskild ö efter att undantagsansökan godkänts av Transportstyrelsen.

Om möjligheten till en ny undantagsregel införs om undantag från kravet på periodisk kontrollbesiktning, kan fordonen bli föremål för en flygande inspektion, vilket kan resultera i t.ex. ett föreläggande om kontrollbesiktning om fordonet försämrats i otillåten grad. Transportstyrelsen överväger även att utnyttja sitt bemyndigande enligt 8 kap. 16 § fordonsförordningen att meddela föreskrifter om omfattningen av den kontroll genom polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen. Någon sådan föreskrift finns inte meddelad idag, men skulle kunna vara ett bra komplement för poliser som saknar förordnande att utföra en flygande inspektion, se även under 6.1.5.

Förslag

Ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv ger inte periodisk kontrollbesiktning av fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel historiska fordon, tävlingsfordon eller fordon på öar utan fast förbindelse någon mätbar effekt. Enligt Transportstyrelsen skulle ett undantag för fordon som är 50 år och äldre innebära att ca 50 000 fler fordon skulle undantas från periodisk kontrollbesiktning. Ett undantag för fordon som är av en årsmodell som är 40 år eller äldre skulle innebära att ca 100 000 fler fordon skulle undantas från periodisk kontrollbesiktning. Fordon på öar utan fast förbindelse som genomgår besiktning är ca 300 fordon per år. En ”rullande” 40 års gräns skulle sammanlagt innebära att ca 125 000 fordon skulle vara undantagna från kravet på periodisk kontrollbesiktning i Sverige. Den enda kontrollen som då återstår för löpande kontroll av dessa fordon är flygande inspektion som utförs av Polismyndigheten, vilket enligt Transportstyrelsen torde vara tillräckligt för att upprätthålla en godtagbar trafiksäkerhet och miljö. Transportstyrelsen föreslår därför att möjlighet ges att föreskriva om dessa undantag där också fordon av en viss ålder (40 eller 50 år gamla) kan undantas från besiktningskraven.

6.1.7 Kontrollbesiktning för personbilar och lätta lastbilar

Förslag: Personbil (M₁) och lätt lastbil (N₁) ska genomgå kontrollbesiktning fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Skäl för förslagen: I artikel 5 i direktiv 2014/45/EU anges vilket som är det längsta intervall som personbil (M₁) och lätt lastbil (N₁) får ha som inställelse. Enligt direktivet ska personbil och lätt lastbil kontrollbesiktas

fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Vidare anges i artikel 5 att medlemsstaterna får fastställa en rimlig period under vilken kontrollbesiktningen ska utföras, förutsatt att perioden inte överstiger de intervall som anges.

Bakgrund

Sverige har idag olika inställelseregler för personbilar, från årlig inställelse (t.ex. utryckningsfordon, taxi och personbilar äldre än 5 – 6 år), 24 månader (t.ex. 3 – 4 år gamla personbilar och de som är 30 år och äldre) och gamla personbilar och lätta lastbilar med en årsmodell av 1950 eller äldre som är befriade från periodisk kontroll.

Den svenska modellen, med en inställesemånad och en inställelsetermin som omfattar de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna innebär att direktivets intervall överskrids. Beroende på vilken slutsiffra bilen har i kombination med datum då bilen för första gången togs i bruk, sker den första inställelsen 34 – 48 månader.

Därefter ska nästa kontrollbesiktning ske under den inställelsetermin vars inställesemånad infaller två år efter föregående inställesemånad. Eftersom inställelsetermin även tillåter de två närmast efterföljande månaderna överskrider Sverige de intervall som anges i direktivets artikel 5 i samband med kontrollbesiktning två; den sker upp till 62 månader efter bilen första ibruktagande. Därefter sker kontrollbesiktning årligen under den inställelsetermin som gäller för bilen. När personbilar och lätta lastbilar blir 30 år gamla enligt den årsmodellsbeteckning som anges i vägtrafikregistret, ska en kontrollbesiktning ske senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Med bakgrund av detta behöver föreskrifterna om intervall och inställelsetermin ses över rörande personbil och lätt lastbil.

Sverige har idag ett intervall som är något kortare än den europeiska grundregeln. Finland har en period för personbilar som liknar den svenska, då första besiktningen ska genomföras efter tre år, nästa ska ske efter två år och därefter årligen. Lätta lastbilar ska besiktas första gången efter tre år och därefter årligen. Norge och Danmark genomför första kontrollbesiktningen av lätta fordon efter fyra år, därefter sker besiktningen vartannat år. Tyskland genomför den första kontrollbesiktningen efter tre år, därefter vartannat år för personbilar och lätta lastbilar.

Någon betydande förändring av kontrollbesiktningintervallen har inte gjorts på över 40 år. Under dessa år har besiktning utfallen förändrats på grund av den fordonstekniska utvecklingen. Under 70-, 80- och 90-talen underkändes fler bilar med avseende på rostskador, än idag. Däremot underkänns fler bilar idag på grund av brister som kan härledas till

elektroniska system, inom motorstyrning och säkerhetssystem. Generellt sett har andelen underkända personbilar med krav på efterkontroll minskat stadigt under de senaste 15 åren. År 2000 underkände AB Svensk Bilprovning 35 % av samtliga personbilar. År 2009 underkändes 29 % av personbilarna. Från och med 1 juli 2010 har Sverige en omreglerad besiktningmarknad. Enligt Transportstyrelsens uppföljning av fordonsbesiktningmarknaden har andelen underkända personbilar fortsatt att minska, men inte i samma takt. Under 2014 underkändes ca 28 % av personbilarna med krav på efterkontroll.

Fordonets skick

Om lätta bilars försämring hade varit konstant, skulle andelen underkända personbilar med krav på efterkontroll legat kvar på 35 % eller något högre. Så är dock inte fallet. Trots att det tillkommit ett antal nya bedömningar så visar statistiken att lätta bilar är ca 20 % bättre idag än för 15 år sedan. Bedömningen utgår ifrån att besiktningens kvalitet är oförändrad. I Sverige genomfördes 2014 drygt ca 4 043 000 kontrollbesiktningar av personbilar och lätta lastbilar. Under 2014 kontrollbesiktades för första gången lätta bilar som tagits i bruk 2010 – 2011. Av registrerade personbilar är 90 % av en årsmodell 17 år eller yngre. Majoriteten av lätta bilar skrotas när de är mellan 12 – 23 år gamla. Åldern på lätta bilar som används för dagliga transporter förnyas efterhand i en takt av ca 5 % per år (källa: Trafikanalys).

En kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad. Dessa försämringar uppkommer dock på olika sätt. Vissa brister uppkommer p.g.a. att en enskild komponent helt enkelt går sönder t.ex. en glödlampa. Dessa brister kan inte besiktningsteknikern i förtid avslöja, utan bedömningen sker först när komponenten har gått sönder. Andra brister uppkommer genom användning. Komponenterna slits till en gräns då besiktningsteknikern bedömer att komponenten behöver bytas ut, för att fordonet ska fungera på avsett sätt. Exempel på komponenter som normalt försämras på grund av användning är styrleder, bromsbelägg och däck. En tredje vanligt förekommande orsak till försämring är komponentens utsatthet för fukt, som i sin tur leder till korrosion. Exempel på komponenter som ofta försämras på grund av korrosion är t.ex. bakre skivbromsok, länkar och delar av stommen. Sammanfattningsvis kan man konstatera att dessa tre orsaker till bristernas uppkomst beror på två faktorer, användning och tid. Omsatt till fordon och periodisk kontroll kan dessa två faktorer mätas i körsträcka och tid.

Ur kontrollbesiktningssynpunkt och val av intervall har detta stor betydelse. En normal kontrollbesiktning är en bedömning av ett fordon den dagen då fordonet förevisas för besiktningsteknikern. Vid detta tillfälle kan

besiktningsteknikern finna komponenter som redan har upphört att fungera, som har försämrats genom användning och som t.ex. försvagats genom korrosion. Ett fordon som används i normal omfattning ska inte försämrats i otillåten grad mellan två besiktningsterminer, när det gäller brister som uppkommer med anledning av slitage och korrosion. Nya fel kan ha uppstått därför att en komponent helt enkelt gått sönder, men brister som uppkommit av slitage eller rost ska normalt inte förekomma under en så kort period som 12 månader. Naturligtvis finns det fordon som har enskilda komponenter av låg kvalitet. En försämring kan också uppkomma snabbare beroende på hur fordonet används, men det svenska systemet med periodisk kontroll och flygande inspektion bör inte baseras på de extremaste fallen, utan vara väl avvägt mot samhällets behov. Med bakgrund av detta ska t.ex. taxibilar kontrollbesiktas varje år, eftersom användningssättet innebär långa körsträckor.

30 år gamla fordon - kontrollbesiktning vartannat år

Idag finns det ca 124 000 personbilar registrerade som omfattas av kravet på kontrollbesiktning vartannat år (årsmodell 1951 – 1985). Under 2014 var 27 000 personbilar av årsmodell 1975 – 1984 i trafik under hela året, vilket kan tyda på att bilarna används mer eller mindre såsom bruksfordon. 16 842 bilar av årsmodell 1975 – 1984 kontrollbesiktades under 2014. Sålunda kan vi anta att ca 33 600 lätta bilar fanns kontrollbesiktade i trafik under 2014 vilket motsvarar 0,8 % av samtliga kontrollbesiktade lätta bilar. Enligt Transportstyrelsens databas Strada, för polisrapporterade döds- och svåra personskadeolyckor (se tabell 1), var ca 1 % av fordonen 30 år eller äldre. Dessa fordon kontrollbesiktas vartannat år.

Både Trafikverket och Transportstyrelsen följer utfallen från trafikolyckor. Trafikverket genomför en utredning av varje trafikolycka med dödlig utgång. Sedan starten 1997 fram till 2014 har fler än 7 000 dödsolyckor utretts³⁰. Trafikverket saknar en samlad bild över hur många trafikolyckor med dödlig utgång som kan relateras till tekniska brister på motorfordon. Med hjälp av uppgifter om fordonens årsmodell och tillverkningsår kan deras ungefärliga ålder vid olyckstillfället uppskattas. Fördelningen av antal fordon efter ålder vid olyckstillfället framgår av tabell 1. Uppskattningsvis är mindre än en procent av de inblandade fordonen i dödliga och andra svåra olyckor trettio år eller äldre.

Totalt finns uppgifter om ca 40 000 personbilar och lätta lastbilar med i databasen Strada men nedan i tabellen redovisas den senaste tioårsperioden. Tabellen redovisar en delmängd av de fordon som var inblandade i döds-

³⁰ En exakt siffra går inte att få fram eftersom de första årens utredningar inte är digitaliserade enligt Kenneth Svensson, Trafikverket.

och svåra polisrapporterade olyckor. Uttaget är på antalet personbilar och lätta lastbilar som det finns fordonsdata på och beräknat på svårhetsgrad för dessa olyckor. Fordonets ålder är i första hand beräknat utifrån årsmodell och olycksår, i andra hand tillverkningsår om uppgift om årsmodell saknas.

Tabell 1. *Antal fordon efter uppskattad ålder inblandade i polisrapporterade döds- och svåra personskadeolyckor under period 2005 - 2014³¹*

Fordonets uppskattade ålder vid olyckstillfället	Dödsolyckor	Svåra olyckor	Totalt
0 – 29 år	2 718	23 443	26 160
30 år eller äldre	29	199	228
Uppgift saknas	191	1 561	1 752
Totalt antal	2 938	25 203	28 140

Konsekvenser av kontrollbesiktning

År 2014 genomgick drygt 4 043 000 personbilar och lätta lastbilar kontrollbesiktning. Drygt 985 000 lätta bilar var bristfälliga och genomgick en s.k. efterkontroll vid ett besiktningorgan. Enligt Transportstyrelsen Rapport om fordonsbesiktningmarknaden 2014 kostar en kontrollbesiktning i genomsnitt 386 kronor för en personbil och 565 kronor för en lätt lastbil. En efterkontroll av en fullständig kontrollbesiktning kostade 253 kronor för en personbil och 337 kronor för en lätt lastbil. Marknadsvärdet av kontrollbesiktningar (inkl. s.k. efterkontroller) på lätta bilar under 2014 uppgick till 1,885 miljarder svenska kronor (inkl. moms).

³¹ Data för årsmodell finns för 56% av fordonen. Data för tillverkningsår (och månad) finns för 38% av fordonen. Data saknas för både årsmodell och tillverkningsår för 5% av fordonen.

I de fall olycksår inträffar före årsmodell har fordonets ”ålder” vid olyckstillfället justerats till 0 år. Antalet fordon som redovisas under ”Uppgift saknas” är de fordon som det finns övriga fordonsdata på men inte årsmodell/tillverkningsår.

Enligt Transportstyrelsen uppskattning har fordonsägaren idag, i genomsnitt, ca 10 km till närmaste kontrollbesiktningstation. En svensk arbetstagare tjänar 2013 i genomsnitt 182 kronor i timmen före skatt (källa: SCB). Om den genomsnittliga arbetstagaren är borta från sin arbetsplats i ca 45 minuter (24 min transport, 6 min ankomstregistrering och väntetid, 15 min kontrollbesiktning) för att kontrollbesikta sin personbil, uppgår kostnaden till sammanlagt ca 500 kronor för personbilsägaren att inställa personbilen till en periodisk kontrollbesiktning och 367 kronor till en s.k. efterkontroll. För ägaren av en lätt lastbil uppgår kostnaden till 680 kronor för en periodisk kontrollbesiktning och 452 kronor för en s.k. efterkontroll. Den totala kontrollbesiktningkostnaden för ägarna till lätta bilar uppgår till sammanlagt ca 2,4589 miljarder kronor.

För att uppnå nollresultat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv ska kontrollbesiktning av lätta bilar under ett år spara 103 liv. Enligt Trafikverket är olycksvärderingen 23,739 miljoner kronor för ett dödsfall, uttryckt i 2010-års penningvärde (källa: Trafikverket ASEK 5.2). År 2014 omkom 270 personer i trafiken (källa: Transportstyrelsen).

Utsläpp och kontroller

Huvuddelen av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn kommer från vägtrafiken och där är det utsläpp från personbilar och tunga fordon som dominerar. Utsläppen från personbilar var 16 procent lägre år 2013 jämfört med år 1990 trots att trafiken ökade från 1990 fram till 2008. Trafikökningen har dock avstannat under de senaste åren – sedan år 2008 har trafiken legat på en nästan konstant nivå. Att utsläppen från personbilar minskat beror bland annat på energieffektivare bilar och på en ökad användning av biobränslen. Samtidigt som utsläppen från personbilar minskat, var utsläppen från tunga fordon 25 procent högre år 2013 jämfört med 1990 års nivå. Utsläppen från tunga fordon ökade från 1990 fram till år 2008 men sedan har trenden vänt och utsläppen har börjat minska (källa: Naturvårdsverket).

Utsläppen av kolmonoxid (CO) har minskat kraftigt i Sverige sedan 1990, då det blev krav på katalysatorer på bensindrivna bilar. Kolmonoxid är en giftig gas som bildas vid ofullständig förbränning på grund av otillräcklig syretillförsel. Kolmonoxidutsläppen har minskat med 58 % mellan åren 1990 – 2013. 2013 släpptes ca 0,56 miljoner ton kolmonoxid ut och en fjärdedel av utsläppen kommer från vägtrafiken (källa: Naturvårdsverket).

Senare års forskning visar att partiklar har skadliga effekter på hälsa och miljö. Vid inandning kan partiklar tränga ner i lungorna och medföra hälsoproblem för känsliga befolkningsgrupper. Detta är ett problem, framför allt i storstäder där halterna av partiklar är höga. Utsläppen av partiklar

(PM₁₀) var cirka 36 000 ton under 2013. Det är en minskning med 30 procent sedan år 1990. PM₁₀ inkluderar partiklar med en diameter upp till 10 µm i diameter. Energi- och transportsektorn bidrog med drygt två tredjedelar av utsläppen år 2013. Utsläppen av partiklar inom transportsektorn kommer från bland annat slitage av vägbanor, däck och bromsar. Utsläppen av små partiklar (PM_{2,5}) var cirka 22 000 ton under år 2013. Det är en minskning med drygt en tredjedel sedan år 1990. PM_{2,5} inkluderar partiklar med en diameter upp till 2,5 µm i diameter. Partiklar bildas vid förbränning och genom kondensation av gaser från förbränningen. Utsläppen av PM₁₀ följer samma trend som utsläppen av PM_{2,5}, eftersom PM_{2,5} utgör huvuddelen av PM₁₀ (källa: Naturvårdsverket).

Transportsektorn är en av de största källorna till utsläpp av svart kol (Black Carbon). Svart kol (BC) är små sotpartiklar som bildas vid ofullständig förbränning av fossila bränslen och biomassa. BC-partiklar absorberar synligt ljus och bidrar till den globala uppvärmningen. Dessutom har svart kol en negativ inverkan på människors hälsa. Utsläppen av svart kol har minskat från knappt 4800 ton år 2000 till mindre än 3700 ton år 2013, en reduktion med 24 procent (källa: Naturvårdsverket).

Kontrollbesiktning bidrar till en bättre miljö. Genom att fordonen kontrolleras med avseende på framförallt utsläpp, fångar kontrollbesiktningen upp fordon som överskrider fastställda gränsvärden. Genom att allt högre krav ställs på moderna fordon när det gäller utsläpp, ställs även högre krav på utrustning för att kunna mäta dessa utsläpp. Bilprovningen uppmärksammade dåvarande Vägverket på detta, vilket ledde till att AB Svensk Bilprovning fr.o.m. mars 2009 fick möjlighet att genomföra en funktionskontroll av bilens omborddiagnosystem, OBD, och underkänna personbilar som har bekräftade felkoder lagrade i bilens OBD. Bilindustrin har riktat kritik mot införandet av OBD-kontroll på bilar från årsmodell 2002 och framåt, eftersom systemet är avsett för märkesverkstädernas felsökning och inte för fordonsbesiktning. Genom införlivandet av direktiv 2014/45/EU, kommer sannolikt OBD-kontrollen behöva ses över. Idag har kravnivån på t.ex. dieseldrivna bilar kommit så långt, att gränsvärden för opacitetsprov utgått för bilar som uppfyller Euro 6. Istället för mätningar av bilarnas avgaser, kontrollerar sig fordonen själva genom OBD-systemet. Enligt AB Svensk Bilprovningens officiella statistik underkändes upp emot 2,8 % av samtliga personbilar med anledning av att värdena vid emissionsmätning överskred gränsvärdet. Eftersom en och samma bil kan bli underkänt på både överskridna värden på tomgång och vid förhöjd tomgång, är sannolikt antalet bilar färre än 2,8 %. Andelen personbilar som blivit underkända p.g.a. att bilens omborddiagnosystem hade en eller fler lagrade felkoder, uppgick till 2,5 %. Personbilar som omfattas av OBD-kontrollen, mäts även på tomgång, varför denna statistik

kan vara något missvisande. Enligt Bilprovningens officiella statistik har sammanlagt 4,8 % av personbilarna underkänts vid miljökontrollen under 2013. Drygt 95 % av personbilarna saknar anmärkningar riktade mot emissionerna eller OBD-systemet. Men kontrollbesiktning är bra för miljön, även genom kontroll på andra fordonstekniska områden. Exempelvis innebär en anliggande broms att fordonet drar mer bränsle och ett rostskadat avgassystem bidrar till ökat buller från trafiken.

När det gäller utsläpp av emissioner är dessa brister i regel starkt förknippade med service och underhåll. Först när en motor har gått långt och slitage har uppstått, påverkas förbränningen i sådan omfattning att bilen underkänns. I normala fall krävs endast en service, för att få fordonets utsläpp att underskrida gällande gränsvärden. Anliggande bromsar eller t.ex. felaktiga hjulvinklar som leder till ökad bränsleförbrukning, innebär ökade bränslekostnader vilket blir ett incitament för fordonsägaren att avhjälpa bristen till skillnad mot förhöjda emissionsvärden.

Eftersom fordonsägarnas resor till och från den årliga kontrollbesiktningen genererar utsläpp, måste nyttan med den tekniska kontrollen av fordonet vara större. Med vetskap om moderna bilar låga emissioner och dess egenkontroll via OBD-systemet, är årlig kontrollbesiktning inte helt självklart ur ett miljöperspektiv. En kontroll av OBD-systemet funktion vartannat år och mätning av emissionerna torde vara tillräckligt för de bilar som kommer att trafikera de svenska vägarna det kommande årtiondet.

Överväganden

Sammanfattningsvis kan Transportstyrelsen konstatera att;

- Lätta bilar har betydligt färre tekniska brister idag jämfört med 2000.
- Allvarliga trafikolyckor beror inte på att lätta bilar är behäftade med tekniska brister.
- Flera av våra närmaste grannländer har längre kontrollbesiktningintervall än Sverige.
- Utsläppen från vägtrafiken minskar.

Intervallet för periodisk kontrollbesiktning i kombination med inställelsemånad och termin påverkar varandra. Ska Sverige behålla sitt system med en slutsifferstyrd inställelsemånad och en besiktningstermin på sammanlagt fem månader, behöver vi skärpa kraven på periodisk kontrollbesiktning i Sverige. Inom branschen kallas den svenska inställelseperioden för 3-2-1-1. För att inställelsemånad och termin ska kunna behållas, inom ramen för direktivets grundkrav på 4-2-2-2, behöver kraven skärpas till 3-1-1-1 eller oftare. Med 3-1-1-1 och bibehållen

besiktningstermin kan ett fordon användas upp till 17 månader mellan förrättningarna, om fordonsägaren besiktat de första dagarna den första terminen och de sista dagarna i nästkommande års termin. Nuvarande system med besiktningstermin kan inte kombineras med fyra eller två års intervaller.

Alternativa förslag

Om Sverige överger systemet med slutsifferstyrd inställelse, ökar möjligheten till alternativa inställelseperioder. Grundkravet från direktiv 2014/45/EG, att första inställelsen ska ske inom fyra år och därefter vartannat år, får trots allt inte överskridas. Inom Europa finns det tre vanliga varianter ; direktivets grundkrav (4-2-2-2), att länder har kontrollbesiktning varje år efter att fordonet blivit 8-10 år (t.ex. 4-2-2-2-1) eller överlag skarpare krav (3-2-1-1). I Sverige genomgick ca 3,68 miljoner personbilar kontrollbesiktning år 2014. Besiktningföretagen genomförde ca 880 000 efterkontroller på personbilar under år 2014. Antalet kontrollbesiktningar på lätta lastbilar uppgick till ca 368 000 år 2014 och därutöver genomförde besiktningsoorganen ca 106 000 efterkontroller på lätta lastbilar.

Alternativ 4-2-2-2

Det alternativ som den här utredningen förordar är minimikravet enligt direktiv 2014/45/EU vilket innebär att lätta bilar ska kontrollbesiktas 4-2-2-2. Detta alternativ innebär ett utökat intervall från att bilen är sex år gammal, från årlig inställelse till vartannat år. Detta intervall har motorcyklar och lätta släpvagnar idag i Sverige samt bilar som är 30 år eller äldre. Alternativ 4-2-2-2 är en enklare regel att hålla reda på för fordonsägarna, jämfört med årlig inställelse när fordonet blir 10 år. Alternativet innebär att det blir närmare ca 35 % färre kontrollbesiktningar av lätta bilar när reglerna har trätt i kraft fullt ut år 2022. För fordon som är 0-6 år skiljer sig detta alternativ marginellt från dagens regler eftersom de två första inställelseperioderna, efter fyra år (enligt dagens regler: 34-48 månader) och efter två år (dagens regler: under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller två år efter föregående inställelsemånad). För besiktningsoorganen innebär förslaget minskade intäkter med ca 528 miljoner kronor per år (exkl moms) beräknat på 35 % av det totala marknadsvärdet. Besparingen för fordonsägarna beräknas uppgå till 861 miljoner kronor per år (inkl. moms samt kostnader i samband med besiktningen), då inställelserreglerna trätt ikraft fullt ut år 2022.

Alternativ 3-2-1-1

Alternativet 3-2-1-1 innebär en skärpning av inställelsen för lätta bilar. Förslaget innebär att första periodiska kontrollbesiktningen kommer att ske efter 35 – 36 månader. Idag sker den mellan 34 och 48 månader. Andra

kontrollbesiktningen måste ske senast efter 24 månader och därefter en ny periodisk kontroll senast efter 12 månader. Det är högst troligt att många fordonsägare kommer att låta fordonet genomgå en kontroll under den sista månaden, vilket innebär att det faktiska intervallet blir något kortare än 12 månader. Alternativ 3-2-1-1 är sämst för fordonsägarna, som får kontrollbesikta något oftare än dagens regler och får mindre flexibilitet med avseende på val av tidpunkt för förrättningen. Alternativ 3-2-1-1 är mest positivt för fordonsbesiktningens bransch, eftersom de skulle få en liten ökning av kunder. Sammantaget blir det en ökning av antalet besiktningar med ca 5 %, vilket skulle motsvara en intäktsökning med ca 75 miljoner kronor (exkl moms) för besiktningens organen beräknat på 5 % av det totala marknadsvärdet. Kostnaden för fordonsägarna skulle uppgå till ca 123 miljoner kronor³².

Alternativ 4-2-2-2-1

Alternativet 4-2-2-2-1 innebär en utglesning jämfört med dagens svenska intervall. Den första inställelsen, som sker efter fyra år, har vissa bilar redan idag. Fordonets andra periodiska kontroll ska ske senast efter två år, vilket innebär en liten skärpning med 2 månader eftersom inställelseterminen försvinner. Först den tredje och fjärde periodiska kontrollbesiktningen som sker efter 8 respektive 10 år innebär i realiteten en utglesning. Vid denna tidpunkt har den genomsnittliga bilen gått 9 700 mil respektive 12 200 mil. Efter att fordonen varit i trafik i 10 år kortas intervallet ner till årlig inställelse. Fördelen med att gå över till årlig inställelse från år 11 och framåt, är att många enskilda komponenter börjar närma sig gränsen för tillåtet slitage. Alternativ 4-2-2-2-1 är positivt för fordonsägare som har personbilar eller lätta lastbilar som är högst 10 år gamla. Att differentiera intervallet vid 10 år bygger in en viss orättvisa, eftersom fordonets ålder avgör om fordonet ska genomgå kontrollbesiktning istället för dess faktiska skick. Alternativ 4-2-2-2-1 innebär ca 775 000 färre kontrollbesiktningar under en 10 års period, jämfört med alternativ 3-2-1-1. Med utgångspunkt från 2015 års statistik innebär alternativet ca 20 % färre kontrollbesiktningar per år. Detta alternativ skulle innebära en intäktsminskning för besiktningens organen på ca 302 miljoner kronor per år (exkl. moms). För fordonsägarna skulle alternativet innebära en kostnadsminskning med ca 492 miljoner kronor per år, jämfört med nuvarande regler, då inställelsereglerna trätt ikraft fullt ut år 2022.

³² Transportstyrelsens beräkningar är baserade på de avgifter för kontrollbesiktningar och efterkontroller som redovisats i Rapport om fordonsbesiktningens marknad 2014 (Transportstyrelsen) och de kontrollbesiktningar och efterkontroller för personbilar respektive lätta lastbilar som rapporterats in till vägtrafikregistret 2014.

Synpunkter från branschorganisationer

Under ett seminarium som genomfördes i juni 2015, framförde ett flertal inbjudna organisationer att en utglesning skulle motarbeta arbetet med Nollvisionen. Organisationerna framförde även att Sverige har ett speciellt klimat (saltning av vägar) som gör att fordonen angrips av korrosion i högre grad och därigenom behöver genomgå kontrollbesiktning varje år. Enligt analysrapport "Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 – 2020 (Trafikverket publikation 2012:124) är "säkra fordon i trafik" en av tio nyckelåtgärder som är viktiga att vidta för att kunna nå en halvering av antalet omkomna till år 2020. Åtgärden innebär att påskynda förnyelsen av den svenska personbilsflottan med säkra personbilar. Med säkra personbilar avses fordon med högsta betyg i Euro NCAP samt fordon utrustade med säkerhetssystem såsom filhållningsassistans, autobroms m.m.

Frågan är om regler om periodisk kontrollbesiktning har påverkan på utskrotning av personbilar. Om personbilen har så många anmärkningar efter en kontrollbesiktning att fordonsägaren anser att en reparation inte är lönsam, beslutar sig säkerligen många fordonsägare att skrota fordonet. Fordonsägaren fattar sitt beslut efter att ha sammanvägt nyttan i relation till kostnaden. Man kan anta att ju högre kostnaden är i relation till fordonets värde, desto mindre är fordonsägaren benägen att låta genomföra reparationen och/eller servicen. Enligt Transportstyrelsens tillsynsdata hade personbilar i genomsnitt 0,89 fel per besiktning 2014. Eftersom 56 % helt saknade anmärkningar samma år, hade i regel ett underkänt fordon fler än ett fel. Detta innebär att en 15 – 20 år gammal personbil sannolikt har fler än två brister vid den årliga kontrollbesiktningen. Dessa brister kostar ett antal kronor att avhjälpa. Om personbilen skulle genomgå kontrollbesiktning vartannat år, skulle antalet brister också öka i antal tillika kostnaden för att avhjälpa bristerna. Besiktningsorganens branschorganisation Swetic, sektion fordonsbesiktning, presenterade bl.a. bakgrundsfakta och exempel, se bilaga 1. Swetic redogör bl.a. för sambanden mellan antalet ökande fel och fordonets ålder. Enligt presenterad statistik rörande fel på spindel och änkarm framgår det tämligen klart att dessa komponenter har en livslängd av ca 10 – 15 år innan de behöver bytas ut. En fjäder i personbilens hjulupphängning är skadad redan efter 5 – 10 år, men å andra sidan är det endast ca 15 % av personbilarna som behöver byta ut fjädningen under personbilens livstid, om vi utgår från att bilen skrotas efter 20 år. Fel på framaxelbalken kommer att drabba ca 2 % av samtliga personbilar innan bilen är 20 år gammal, vilket innebär att 98 % sannolikt kommer att skrotas innan felet kommer att uppstå.

Transportstyrelsen har analyserat resultatet av besiktningsorganet AB Svensk Bilprovningens statistik för samtliga genomförda kontrollbesiktningar av personbilar under 2013. Statistiken bygger på drygt 1,5 miljoner

kontrollbesiktningar (källa: www.bilprovningen.se). Varje komponent som kontrolleras har ett unikt nummer som rapporteras in till Transportstyrelsens vägtrafikregister, omedelbart efter att kontrollbesiktningen avslutats. Transportstyrelsen kan konstatera att bland de 20 mest vanligt förekommande bristerna, hör sju komponenter till saker som normalt ligger i förarens eget ansvar. Dessa sju komponenter är positionslykta, huvudstrålkastare, körriktningsvisare, skyltlykta, stopplykta, rengörare (vindrutetorkare och vindrutespolare) och däck, se diagram 2.

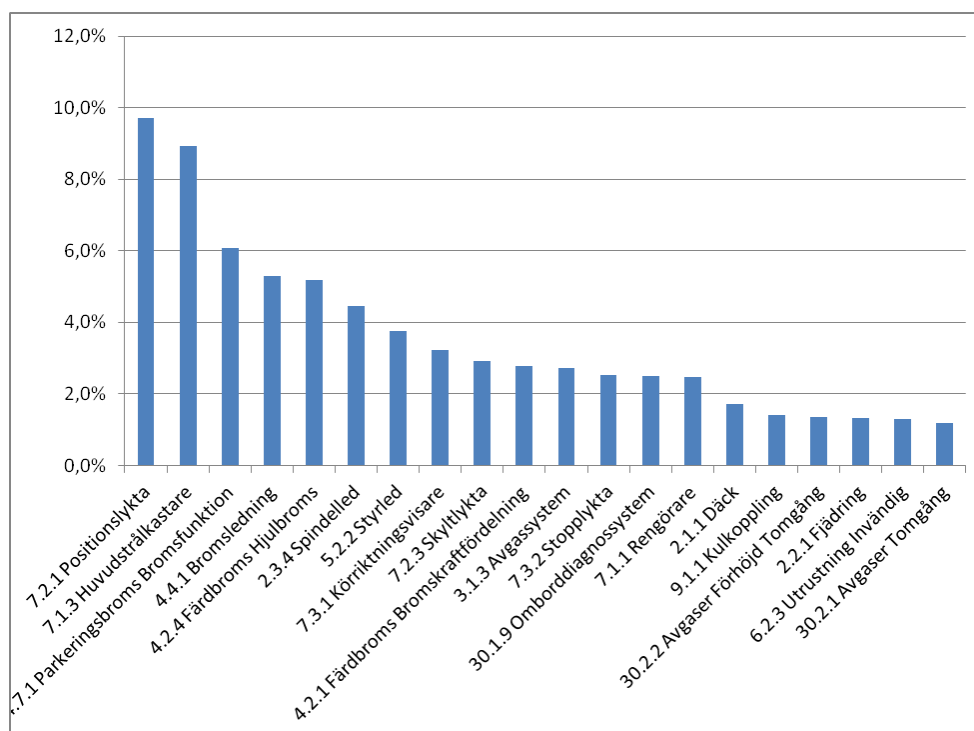


Diagram 2: Bilprovningens besiktningssstatistik för personbilar 2013 (källa: AB Svensk Bilprovning).

Tre av komponenterna är också av sådan karaktär att flertalet av fordonsägarna borde insett att komponenten inte är i fullgott skick, och det är parkeringsbromsens funktion, bristfälligt avgassystem och kulkoppling. Återstående tio komponenter är av sådan art att den periodiska kontrollbesiktningen tillför ett mervärde för fordonsägaren, därför att komponenternas slitage kräver ett visst kunnande eller utrustning för att avslöjas. Exempel på dessa komponenter är bromsledningens skick, hjulbromsens funktion och att spindel- eller styrleden inte är alltför sliten.

Frågan är om dessa funna brister är en stor fara för trafiksäkerheten. Enligt statistiken, hade 3 – 5 % av alla kontrollbesiktade personbilar någon av dessa brister. Omvänt innebär det att ca 95 % av samtliga personbilar inte har t.ex. bristfälliga bromsledningar. En brist som särskilt nämnts i

sammanhanget är faran för brustna fjädrar. En spiralfjäder kan, om oturen är framme, fara ur sitt läge och punktera ett framdäck eller en bromssläng. Enligt statistiken har drygt 1 % underkänts med anledning av brister på fjädringsanordningen. Det innebär å andra sidan att nästan 99 % av samtliga personbilar under 2014 inte hade en brusten spiralfjäder. Vid en kontrollbesiktning sker endast en okulär kontroll av spiralfjädern. Det går sålunda inte heller att förutspå att spiralfjädern kommer att brista under det kommande året. Kontrollbesiktningen tillför därför endast en positiv effekt genom att den fångar upp de fordonsägare som inte låter sitt fordon genomgå en professionell service vid en bilverkstad. När det gäller bristande spiralfjädrar är sålunda nyttan med periodisk provning mindre än 1 %.

Risikanalys

Vilka risker skulle en utglesning av besiktningens intervall innebära på trafiksäkerheten och miljön? Genom att göra en förenklad risikanalys på de 20 vanligaste felen på personbilar har Transportstyrelsen försökt beskriva riskerna ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. Analysen bygger på den enskilda komponentens förekomst vid kontrollbesiktningen. Ju vanligare bristen upptäcks vid kontrollbesiktning, desto högre riskvärde. De 20 vanligaste komponenterna har en underkännande frekvens mellan 1 – 10 %, som även får utgöra beräkningsfaktorn. Faktorerna trafiksäkerhet, miljö och förändring över 24 månader anges 1 – 5, där 5 innebär att t.ex. komponenten har en stor inverkan på trafiksäkerheten. Bedömningen 5 beträffande ”förändring över 24 månader” innebär att den enskilda komponenten med stor sannolikhet kan försämrans i otillåten grad under tidsperioden 24 månader. Med kolumnen ”svårighet att upptäcka” värderas den genomsnittliga fordonsägarens möjlighet att själv upptäcka den bristfälliga komponenten eller systemet. Den sista faktorn, ”risken att bristen ej avhjälpas”, är en skattning av fordonsägarnas benägenhet att avhjälpas bristen, i relation till kostnad. Resultatet av Transportstyrelsens risikanalys framgår av tabell 3.

Komponent	Underkännanden i procent (1 – 10)	Trafiksäkerhet (1 – 5)	Miljö (1 – 5)	Förändring över 24 mån (1 – 5)	Svårighet att upptäcka (1 – 5)	Risken att bristen ej avhjälpas (1 – 5)	Bedömd risk
7.2.1 Positionslykta	9,7	2	-	5	1	2	194
7.1.3 Huvudstrålkastare	8,9	3	-	5	1	1	133,5
4.7.1 Parkeringsbroms Bromsfunktion	6,1	2	1	3	3	3	329,4
4.4.1 Bromsledning	5,3	4	-	3	5	2	636
4.2.4 Färdbroms Hjulbroms	5,2	4	-	1	4	3	249,6
2.3.4 Spindel	4,5	5	-	2	5	3	675
5.2.2 Styrled	3,8	5	-	2	5	2	380
7.3.1 Körriktningsvisare	3,2	4	-	5	1	1	64
7.2.3 Skyltlykta	2,9	1	-	5	1	1	14,5
4.2.1 Färdbroms Bromskraftfördelning	2,8	3	-	3	4	3	302,4
3.1.3 Avgassystem	2,7	2	3	5	1	2	162
7.3.2 Stopplykta	2,5	2	-	5	2	1	50
30.1.9 Omborddiagnosystem	2,5	-	3	5	1	3	112,5
7.1.1 Rengörare	2,5	5	-	5	1	1	62,5
2.1.1 Däck	1,7	5	1	2	2	3	102
9.1.1 Kulkoppling	1,4	4	-	2	3	5	168
30.2.2 Avgaser Förhöjd Tomgång	1,4	-	5	3	3	3	189
2.2.1 Fjädring	1,3	4	-	3	4	3	187,2
6.2.3 Utrustning Invändig	1,3	2	-	1	1	5	13
30.2.1 Avgaser Tomgång	1,2	-	4	3	4	4	230,4

Tabell 3: Förenklad riskanalys av de 20 mest förekommande bristerna vid kontrollbesiktning. Siffran 5 innebär hög risk.

Om en komponent förekommer i ofta, innebär en hög risk för t.ex. trafiksäkerheten och uppstår inom en period på 24 månader, blir värdet 250 (=10x5x5). Har inte fordonsägaren möjlighet att själv upptäcka bristen, blir riskvärdet 1250 (250x5). Upplever fordonsägaren att reparationen är dyr i relation till den egna nyttan, ökar risken. Teoretisk skulle ett riskvärde enligt ovanstående beräkning generera i ett riskvärde på 6250 (1250x5).

I analysen finns dock tre undantag. Parkeringsbromsens funktion och däck kan även ha viss påverkan mot miljön genom anliggande broms samt lågt lufttryck. Avgassystem tilldelas en faktor 2 under trafiksäkerhet med hänsyn till delar som kan lossna. Resultatet av beräknade riskvärden i jämförelse med referensvärdet på 6250 framgår av diagram 4.

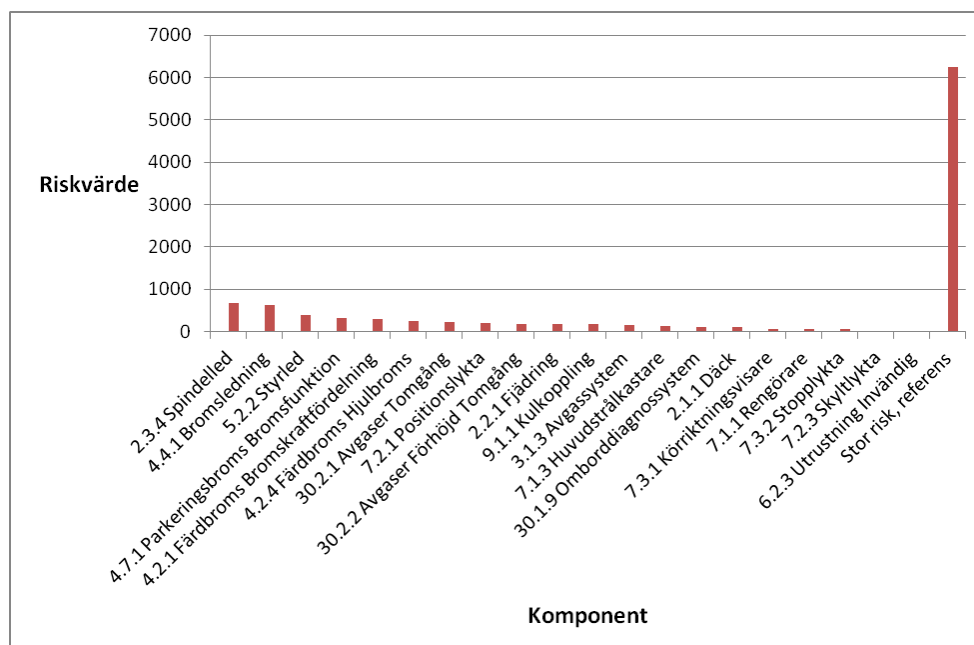


Diagram 4: Fördelning av beräknat riskvärde i förhållande till referensvärdet 6 250 som innebär stor risk.

Riskanalysen påvisar inga resultat som pekar på att trafiksäkerheten eller miljön skulle äventyras om kontrollbesiktningens intervall för lätta bilar ändras från 12 till 24 månader. Enligt statistik från Swetic, se bilaga 1, ökar fel på komponenten 2.3.4 Spindel med ca 1 % per år. När ett fordon är 15 år kulminerar underkännandefrekvensen till 9 %, men det motsvarar ett riskvärde på 1350, fortfarande förhållandevis lågt i jämförelse med referensvärdet för en stor risk. Ovanstående riskanalys är baserad på de 20 vanligaste bristerna på personbilar. Resterande brister har ett värde < 1,2 %

vilket gör att de sannolikt inte genererar ett riskvärde som är högre än urvalet i tabellen ovan.

Klimatets påverkan

Ett vanligt förekommande påstående är att det svenska klimatet och användandet av salt i samband med halkbekämpningen är anledningen till varför svenskregistrerade lätta bilar måste kontrollbesiktas oftare än övriga europeiska länder. Att spridningen av vägsalt och hög fuktighet påskyndar korrosionsangrepp på fordon råder det inga tvivel om. Men korrosion är en långsam process över tid. Moderna bilar ska inte passera gränsen för försämring under en så kort tid som 12 månader. Vad som även talar för detta är det faktum att såväl Norge som Danmark även använder vägsalt för halkbekämpning. Norge och Danmark har den första periodiska kontrollen efter fyra år och därefter vartannat år. Enligt Vägtrafikskador 2011 (Trafikanalys 2012:14) har Norge och Danmark lika låga antal omkomna i vägtrafikolyckor som Sverige. Enligt besiktningsorganet AB Svensk Bilprovningens officiella statistik underkändes 1,6 % av personbilarna under 2013, med hänvisning till systemdelen ”stomme” som omfattar i princip all bedömning ifråga om korrosionsangrepp i fordonets bärande delar (källa: www.bilprovningen.se). Utöver systemdel ”stomme” påverkar korrosionsangrepp även andra komponenter såsom bromsrör, bränslerör, tankar och bromskomponenter. Troligtvis är vägsaltet en stor bidragande orsak till varför just parkerings- och färdbromsens funktion samt bromsledning är anmärkningar som ligger i ”topp 20”. Korrosionsangrepp på t.ex. bromsok leder ofta till kärvning vilket bidrar till dåligt funktion.

Lätta lastbilar

På seminariet i juni 2015 lyfte Bil Sweden idén om olika perioder för personbilar och lätta lastbilar. Många lätta lastbilar används av företag och dessa bilar ansågs underhållas och servas i lägre grad än lätta lastbilar som ägs av privatpersoner. Transportstyrelsen har inte haft möjlighet att analysera Bil Swedens förslag något närmare. Av Trafikanalys statistik framgår dock att antalet lätta lastbilar i firmabilstrafik är det dominerande ägandet, se diagram 5.

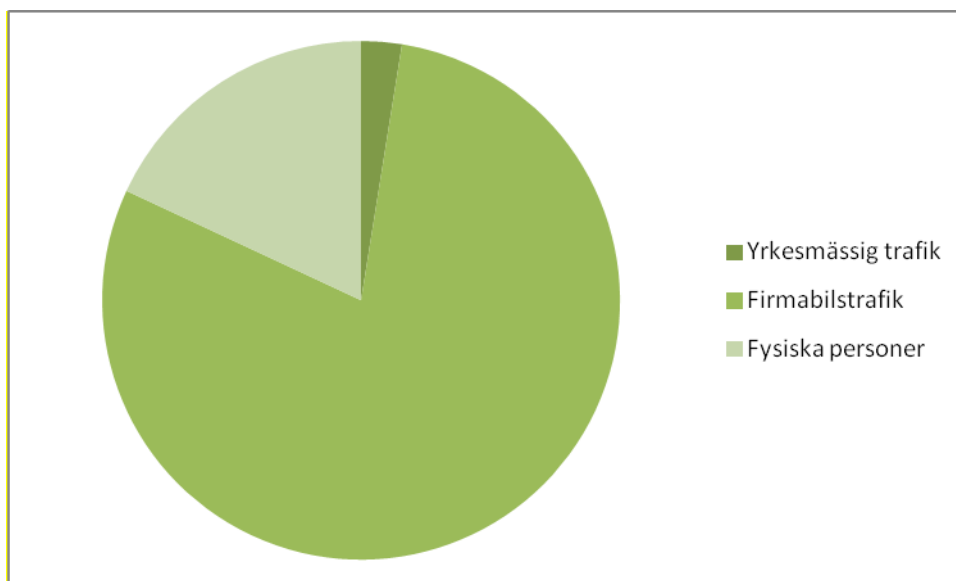


Diagram 5. Lätta lastbilar i trafik efter ägande, juridiska personer i yrkesmässig trafik, juridiska personer i firmabilstrafik och lätta lastbilar som ägs av fysiska personer. N = 501 661 lätta lastbilar 2014 (källa: www.trafa.se).

Enligt Transportstyrelsen är underkännandefrekvensen ca 7 % högre på lätta lastbilar i jämförelse med personbilar, se diagram 6.

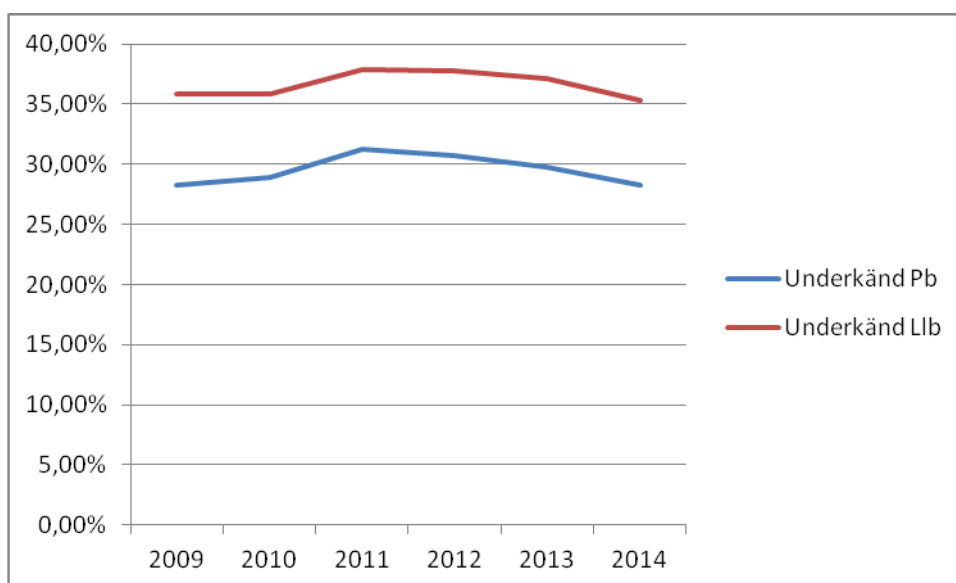


Diagram 6. Andel ej godkända kontrollbesiktningar för personbilar jämfört med lätta lastbilar, under 2009 – 2014 (källa: Transportstyrelsen).

Frågan är om den högre underkännandefrekvensen på ca 7 % är skäl nog för att alla lätta lastbilar ska genomgå kontrollbesiktning enligt t.ex. nuvarande

intervall på 3-2-1-1 eller oftare. Om dessa tekniska brister vore ett trafiksäkerhetsproblem, borde lätta lastbilar förekomma något oftare än personbilar i olycksstatistiken. Transportstyrelsens databas Strada ger inget stöd för att lätta lastbilar behöver genomgå en kontrollbesiktning oftare än personbilar. Enligt databasen är lätta lastbilar inblandade i färre personskadeolyckor, i jämförelse med personbilar.

Förslag

Med utgångspunkt från den statistik som Transportstyrelsen tagit del av, rörande den svenska fordonsparken, besiktningsutfall och olycksstatistik, saknas grund för att skärpa kraven på inställelse. Periodisk kontrollbesiktning är ett av statens två verktyg, för att kontrollera om den enskilda fordonsägaren har tagit ansvar för sitt fordon, ur miljö – och trafiksäkerhetssynpunkt. Det andra verktyget är polisens flygande inspektion. Den periodiska kontrollbesiktningen ska vara ändamålsenlig med utgångspunkt från den svenska fordonsparken. Kontrollbesiktningen ska bidra till de transportpolitiska målen, tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Transportstyrelsen anser inte att det finns skäl som pekar på ett samhällsbehov av skärpta krav på periodisk kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar. Av Transportstyrelsens databas Strada framgår det, att endast 0,3 % av det totala antalet personbilar och lätta lastbilar i trafik var inblandade i en personskadeolycka 2014 (5,087 miljoner personbilar och lätta lastbilar jämfört med 16 185 personskadeolyckor). Som framgått tidigare, kan vare sig Transportstyrelsen eller Trafikverket ange hur många olyckor som beror direkt eller indirekt på tekniska fel. Andelen är dock tillräckligt låg för att inte generera en riktad djupstudie av trafikolyckorna, uppskattningsvis mindre än 5 %, vilket innebär färre än 800 personskadeolyckor med utgångspunkt från 2014 års siffror. En vanlig farhåga med ett utökat intervall är ökade trafikolyckor med personskador. Om antalet olyckor med personskador skulle öka med hela 50 % på grund av en utglesning av kontrollbesiktningsintervallet, 400 personskador varav 52 svårt skadade, skulle detta kosta samhället ca 305³³ miljoner kronor. Av Transportstyrelsens officiella statistik kan vi konstatera att minskningen av personskador har en högre takt, än den negativa effekt som en utglesning skulle kunna medföra. Se diagram 7.

³³ 52 svårt skadade x 4 412 000 kr, plus 348 lindrigt skadade x 217 000 kr enligt 2010 års prisnivå (källa: Trafikverket, ASEK 5.2).

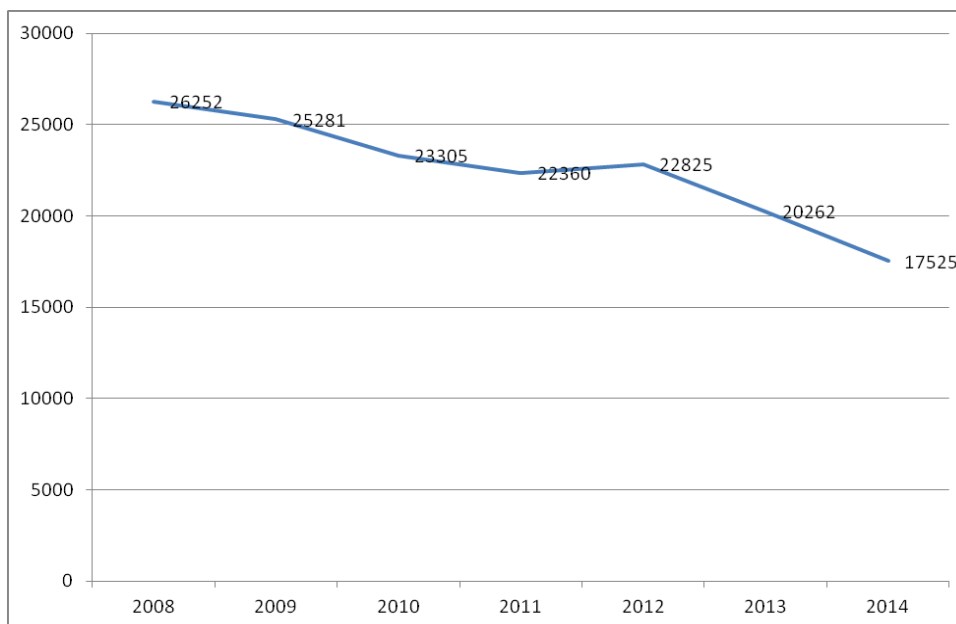


Diagram 7: Antal skadade personer i polisrapporterade trafikolyckor under åren 2008 – 2014.

Med bakgrund av ovanstående föreslå Transportstyrelsen att personbilar och lätta lastbilar genomgår periodisk kontrollbesiktning första gången fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Skillnaden innebär i praktiken att personbilar och lätta lastbilar som har varit i trafik under 5 – 6 år, ska kontrollbesiktas vartannat år istället för varje år. Personbilarna som berörs av Transportstyrelsens förslag illustreras av diagram 6. Av diagrammet framgår att antalet registrerade personbilar i trafik minskar markant efter fordonets ålder på 15 – 16 år. En utglesning av intervallet påverkar fordon som har varit i trafik mellan 5 – 6 år och efterföljande år fram till utskrotning. Personbilar av årsmodell 1985 – 1995 utgör ca 6 % av samtliga registrerade personbilar i trafik (källa: Bil Sweden).

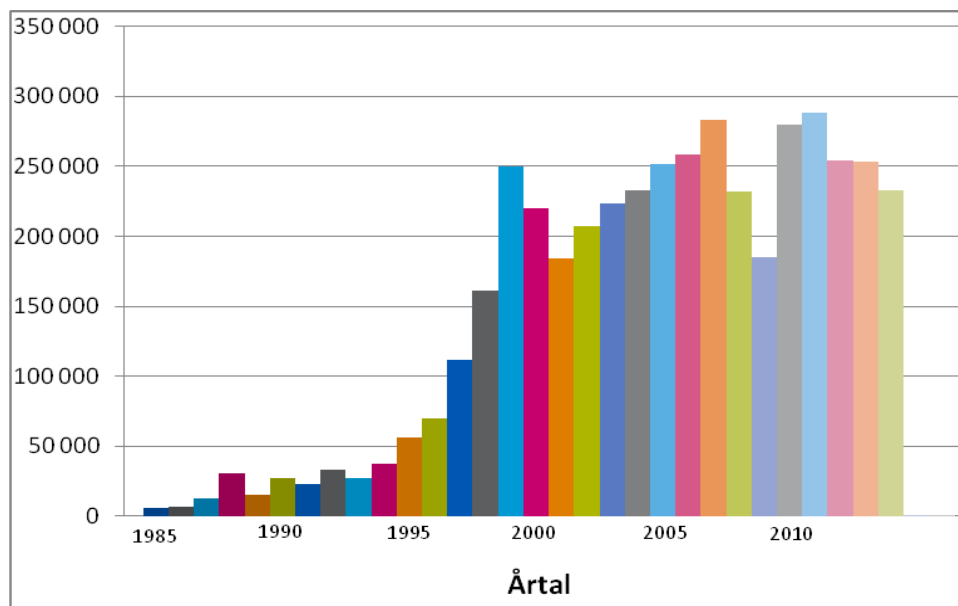


Diagram 8. Antal personbilar i trafik, fördelade på fordonsår 1985 – 2014.

Transportstyrelsens bedömning är att Sverige inte behöver högre ställda krav på inställelseperioder för personbilar och lätta lastbilar, än de grundkrav som anges i direktiv 2014/45/EU. Med utgångspunkt från dagens fordonspark och den kvalitet som fordonen har samt serviceintervaller, anser Transportstyrelsen att samhällets behov av trafiksäkerhet och miljö uppfylls genom periodisk kontrollbesiktning enligt direktivets grundkrav. Med färre varianter av inställelseregler förenklas reglerna om fordonsbesiktning och det blir enklare och tydligare för den enskilde samhällsmedborgaren att göra rätt. Transportstyrelsen föreslår också övergångsregler som innebär att nyare personbilar och lätta lastbilar inte går in det nya systemet förrän efter en övergångsperiod. Det innebär att förslaget kommer att få full kraft först år 2022.

6.1.8 Inställesemånad och inställesetermin

Förslag: Systemet i fordonsförordningen med inställesemånad och inställesetermin vid kontrollbesiktning slopas.

Skälen för förslagen: I artikel 5 i direktiv 2014/45/EU anges vilket som är det längsta intervall som personbil (M_1) och lätt lastbil (N_1) får ha som inställelse. Enligt direktivet ska personbil och lätt lastbil kontrollbesiktas fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år. Vidare anges i artikel 5 att medlemsstaterna får fastställa en rimlig period under vilken kontrollbesiktningen ska utföras, förutsatt att perioden inte överstiger de intervall som anges.

Den svenska modellen, med en inställesemånad och en inställestermin som omfattar de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna innebär att detta intervall överskrids. Beroende på vilken slutsiffra bilen har i kombination med datum då bilen för första gången togs i bruk, sker den första inställelsen mellan 34 och 48 månader. Därefter ska nästa kontrollbesiktning ske under den inställestermin vars inställesemånad infaller två år efter föregående inställesemånad. Eftersom inställestermin även tillåter de två närmast efterföljande månaderna, överskrider den svenska modellen de intervall som anges i direktivets artikel 5 i samband med kontrollbesiktning två; den som sker upp till 62 månader efter bilen första ibruktagande. Med bakgrund av detta behöver reglerna om intervall och inställestermin ses över rörande personbil och lätt lastbil.

Systemet med inställesemånad och termin skapades för att ge, den dåvarande monopolisten, AB Svensk Bilprovning ett jämnt flöde med kunder under hela året. Besiktningsorganen har idag möjlighet att styra upp bokningarna genom att t.ex. skicka inbjudningar eller ha olika prissättningar för olika perioder, för att slippa högt tryck under vissa perioder såsom maj – juni, då många fordonsägare vill kontrollbesikta sina hobbyfordon, motorcyklar och husvagnar, som vanligtvis står avställda över vinterhalvåret. Vad som talar emot en ökning av kontrollbesiktningar under vissa perioder, är fordonsägarnas önskan att få använda sitt fordon under så lång tid som möjligt. Direktivets grundregel är att lätta bilar ska genomgå en kontrollbesiktning efter ett visst datum, som utgår från fordonets första registrering. Men i Sverige tilldelas fordonet ett registreringsnummer, när det anmäls till registrering för första gången. Det registreringsnumret följer sedan fordon under hela fordonets livslängd, till skillnad från många andra länder där en registreringsskylt lämnas ut då fordonet tas i trafik och avgifter har betalats för att få använda fordonet i trafik. Med anledning av detta föreslår Transportstyrelsen att fordonets första inställelse fastställs med utgångspunkt från det datum då fordonet för första gången anmäls för att tas i trafik. Antalet fordon som anmäls till registrering fördelat över ett år, framgår av diagram 9.

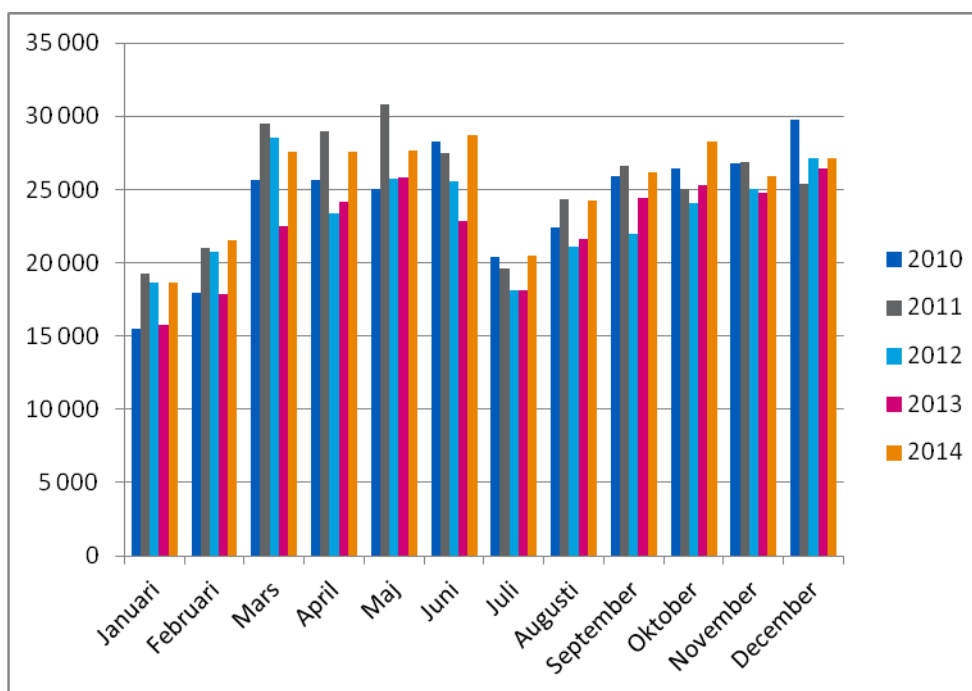


Diagram 9: Antal fordon registrerade per månad, under 2010 – 2014.

Dagens svenska system med en inställesemånad och en inställestermin som omfattar de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna innebär att ägaren av en personbil eller lätt lastbil har en liten möjlighet att själv välja när han eller hon ska låta bilen genomgå en periodisk kontroll. Väljer fordonsägaren att inställa sin bil tidigt i terminen år ett och sent i terminen vid nästa periodiska kontrollbesiktning, kan intervallet mellan besiktningarna uppgå till 17 månader. Att ta bort systemet med besiktningstermin och låta låtta bilar genomgå kontrollbesiktning var 24 månader innebär i praktiken att det maximala intervallet förlängs med 7 månader. Detta innebär även en möjlighet för fordonsägaren att låta bilen genomgå en periodisk kontrollbesiktning när det passar fordonsägaren själv. Vanligtvis önskar fordonsägare att ändra inställelseperiod därför att bilen används utomlands under en längre period eller att man är bosatt på en ö, dit besiktningsorganet kommer ut under en begränsad tid. Denna kategori fordon bedöms vara relativt få. En betydligt större grupp fordon är lätta bilar som används enbart under sommarhalvåret eller under vinterhalvåret, t.ex. öppna bilar och sportbilar. Om besiktningsterminen tas bort, kommer troligtvis ett antal fordonsägare att låta kontrollbesikta sin lätta bil av andra orsaker, t.ex. för att låta en opartisk organisation kontrollera att fordonet är säkert efter en service eller reparation, inför en försäljning, en längre resa eller för att utnyttja en erbjudande. Med den lagstiftning som råder idag, får ackrediterade besiktningsorgan endast utföra en kontrollbesiktning på lätta

bilar inom den besiktningstermin som gäller för fordonet eller efter ett föreläggande av Polismyndigheten.

För Transportstyrelsens del innebär ett borttagande av systemet med inställesemånad och inställelsetermin att flera funktioner i vägtrafikregistret måste ändras. En annan effekt av slopandet av inställesemånad, är dess samband med registreringsnumrets utseende. Idag består registreringsnumret av tre bokstäver följt av tre siffror. Den sista siffran (0 – 9) anger även den lätta bilens inställelsetermin. Om inställesemånad tas bort behöver inte längre registreringsnumret bestå av en siffra på slutet, utan en bokstav som ger betydligt fler möjliga kombinationer.

Uttag av fordonsskatten påverkas inte om slutsifferstyrningen för kontrollbesiktningen tas bort. Det är bestämmelser i två helt separata lagstiftningar där utfallet styrs av den sista siffran i registreringsnumret. Bestämmelsen för slutsifferstyrning för fordonsskatt finns i 6 § vägtrafikskatteförordningen (2006:242). Det finns ett förslag om att utöka antalet möjliga kombinationer för registreringsnummer så att sista tecknet i ett registreringsnummer kan vara en bokstav. Även när en bokstav skulle vara sista tecknet i registreringsnumret skulle uttag av fordonsskatt kopplas till den sista siffran.

Under 2014 genomfördes 2 443 000 ägarbyten på personbilar och 306 000 på lätta lastbilar i Sverige. Om systemet med slutsifferstyrd inställelse tas bort kommer dessa ägarbyten eventuellt att föregås av en kontrollbesiktning. Ett nybesiktat fordon är intressantare ur både ett säljar- och köarperspektiv. Hur stor marknadsvärdet är av en sådan besiktning är svår att beräkna, men Transportstyrelsen uppskattar värdet till drygt 44 miljoner kronor per år (exkl moms). Marknadsvärdet är baserat på att 5 % av fordonsägarna låter sitt fordon genomgå en ny besiktning inför en försäljning.

Överväganden

Systemet med inställesemånad och termin är starkt sammankopplat med vilket intervall lätta bilar ska kontrollbesiktas med. Om Sverige ska kunna behålla nuvarande system finns det endast ett sätt att inrymma terminen inom det maximala besiktningintervall som anges i direktivet. Eftersom direktivet anger att första inställelsen ska ske inom fyra år från fordonets första registrering och därefter vartannat år, måste den första inställelsen ske som idag men nästa kontrollbesiktning ske redan efter 12 månader. Det går inte att kombinera den europeiska grundregeln 4 – 2 – 2 med en inställelsetermin, varken med nuvarande fem månader alternativt en kortare på t.ex. tre månader. Sverige behöver skärpa kontrollbesiktningintervall, om nuvarande ordning med inställesemånad och termin ska kunna behållas. För Transportstyrelsens del, medför ett förändrat intervall stora kostnader i form

av förändringar i vägtrafikregistret, men dessa kostnader uppkommer även vid ett slopande av inställesemånad och termin. För ackrediterade besiktningsorgan innebär en viss skärpning av nuvarande intervall att ca 250 000 kontrollbesiktningar, inklusive efterkontroller, av lätta bilar tillkommer.

Förslag

Med bakgrund av ovanstående utredning och resonemang föreslås att den slutsifferstyrda inställesemånaden och terminen tas bort för personbilar och lätta lastbilar. Det europeiska regelverket är baserat på ett system, som utgår från att typgodkända fordon uppfyller föreskrivna krav beträffande miljö- och trafiksäkerhet. Därefter ska t.ex. lätta bilar genomgå en periodisk kontrollbesiktning fyra år efter första registrering och därefter vartannat år. Slutsifferstyrningen har tidigare tagits bort för andra fordonskategorier, vilket innebär att Transportstyrelsen har kunskap om vilka åtgärder som behövs för att öka fordonsägarnas valfrihet.

6.1.9 Övriga förslag

Förslag: I 6 kap. 2 § införs tillägget att polisman eller en bilinspektör får förelägga om kontrollbesiktning.

Skälen för förslaget: En kontrollbesiktning kan ske som periodiskt återkommande kontrollbesiktning eller efter föreläggande från Transportstyrelsen, enligt 6 kap. 2 § fordonsförordningen. Av 2 kap. 10 § fordonslagen anges att en flygande inspektion ska utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Polismyndigheten. I 6 kap. 28 § fordonsförordningen anges vilka förelägganden förrättningsmannen kan besluta om i de fall fordonet är bristfälligt. Enligt 28 § punkt 1 kan förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristerna och inom viss tid låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning.

Förslag

Med bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att polis och bilinspektör även ska anges i 6 kap. 2 § fordonsförordningen eftersom även de kan förelägga fordonsägaren att låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning.

Förslag: 4 kap. 26 a § och 6 kap. 11 a § i fordonsförordningen följdändras med anledning av direktiv 2014/45/EU.

Skälen för bedömningen och förslagen: Hänvisningar till det nya direktivet 2014/45/EU istället för det direktiv som upphör att gälla har inte kommenterats särskilt i denna utredning.

Förslag: 3 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister ändras, så att även besiktningssuppgifter om avregistrerade fordon finns kvar i registret i minst 36 månader.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 8.5 direktiv 2014/45/EU ska medlemsstaterna fastställa under hur lång period den behöriga myndigheten ska spara information om den senaste besiktningen (trafiksäkerhetsintyg). Perioden får inte vara kortare än 36 månader. Eftersom det i nuvarande regler i 3 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister står att övriga uppgifter om fordon och fordonsägare ska gallras ur registret ett år efter det att ett fordon har avregistrerats måste reglerna ändras. Transportstyrelsen föreslår därför att uppgifterna sparas i registret minst 36 månader.

6.1.10 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: Författningarna ska träda i kraft den 4 februari 2018.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 23 direktiv 2014/45/EU ska direktivet tillämpas från och med 20 maj 2018.

Överväganden

Transportstyrelsen lagrar alla uppgifter kring fordon och besiktningssuppgifter i en s.k. stordator. Ett IT-arbete pågår med att migrera/flytta all kod i stordatorn till en ny teknisk plattform. Detta är ett omfattande arbete och under det senare halvåret av år 2016 är det stopp för all utveckling med anledning av migreringen. Den nya plattformen ska vara i drift till år 2017. Med anledning av detta är det inte lämpligt att planera in ett stort arbete i IT-systemet innan hösten år 2017.

För Transportstyrelsens kundtjänst, besiktningorganen, försäkringsbolag och andra intressenter som kan bli påverkade av regel- och systemändringarna är våren den mest kritiska perioden med hög belastning, där perioden april-maj är utmärkande. Det förväntas bli en ökad mängd samtal till Transportstyrelsens Kundtjänst för fordonsfrågor i samband med att det nya regelverket införs.

Förslag

Med anledning av ovanstående vill Transportstyrelsen inte att ändringarna införs tidigare än år 2018, men i god tid innan den ökade belastningen i samband med "våruschen" börjar. Transportstyrelsen gör alltid installationer i IT-systemet på söndagar för att det ska få minimal påverkan på ordinarie verksamheter som bedrivs mot vägtrafikregistret. Transportstyrelsen föreslår därför att det är lämpligt att det nya regelverket blir gällande i svensk författning söndagen den 4 februari 2018 men med

övergångsregler som gör att de nya reglerna inte gäller omedelbart för samtliga fordon.

6.1.11 Övergångsregler

Förslag: De ändrade kontrollbesiktningintervallerna för bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton införs genom rullande övergångsregler som påbörjas den 4 februari 2018 och avslutas 2022. Nyare bilar går tidigare in i det nya systemet med kontrollbesiktning vartannat år medan äldre fordon blir kvar i nuvarande system något längre. Övergångsregler införs också för fordon som har godkänts vid en trafiksäkerhetsprovning i en annan medlemsstat enligt äldre direktiv samt för fordon som kontrollerats under de senaste tre månaderna enligt äldre direktiv.

Skälen för förslaget: Dessa fordon omfattas idag av en annan periodicitet, varför övergångsregler bör föreskrivas i syfte att förhindra att fordon får körförbud samt att övergången mellan det gamla och de nya intervallen går så smidigt som möjligt.

Överväganden

Övergångsregler kontrollbesiktning

Personbilar och lätta lastbilar

Transportstyrelsen har kommit fram till att det finns två olika förslag för hur befintliga fordon skulle kunna övergå till inställelse för kontrollbesiktning enligt det nya regelverket.

Det första förslaget är att fordonen övergår till det nya regelverket genom en *konvertering*, d.v.s. att Transportstyrelsen vid ett tillfälle söker ut alla fordon som omfattas och ändrar deras inställelse till kontrollbesiktning så att den följer de nya reglerna direkt.

Det andra förslaget är att fordonen övergår till det nya regelverket efter att de gör sin första inställelse till kontrollbesiktning efter att det nya regelverket har trätt i kraft, här kallad *rullande övergång*. Fördelen med en rullande övergång är att inga fordon kommer i kläm och får ett oväntat körförbud eller besiktningsbefrielse. Den uppgift om nästa inställelseperiod som fordonsägaren har fått på sitt besiktningsprotokoll fortsätter att vara gällande.

Ett problem med det nya regelverket är då inställelsetiden övergår till vartannat år från att ha varit varje år för personbilar och lätta lastbilar. Det får till följd att inget av dessa fordon kommer att ha inställelsetid det första året efter att det nya regelverket träder i kraft, medan samtliga fordon istället har inställelse året därpå. Det gör att besiktningsorganen har svårt att bedriva sin verksamhet.

För att motverka detta föreslås att personbilar och lätta lastbilar som har inställelse varje år blir indelade i två grupper, där den ena gruppen har inställelse varje år ett år längre än den andra gruppen. På så sätt blir flödet av besiktningar jämnt fördelat. Fördelningen i två lika stora grupper har gjorts med utgångspunkt av fordonets ålder, där fordonsår har använts som parameter.

Gruppen med nyare fordon, av fordonsår 2006 och senare, kommer tidigare att gå över till det nya regelverket med besiktning vartannat år, och gruppen med äldre fordon, av fordonsår 1989 till och med 2005, kommer att besiktas ytterligare ett år innan de övergår till det nya regelverket.

Fordonsår 2006 och senare

Gruppen med fordon av fordonsår 2006 och senare, innehåller fordon som enligt de äldre bestämmelserna besiktas

- första gången efter 34-48 månader, *eller*
- andra gången 24 månader därefter, *eller*
- därefter årligen.

Dessa fordon kommer att gå över till det nya regelverket efter att en godkänd kontrollbesiktning utförs efter den 4 februari 2018 enligt de äldre bestämmelserna.

Det innebär att inställelsen enligt besiktningstermin som är fastställd vid godkänd kontrollbesiktning innan de nya reglerna träder i kraft den 4 februari 2018 fortsätter att gälla även efter detta datum. Fordonet kommer därmed att ha kvar den besiktningstid för nästa inställelse som är skriven på protokollet vid senaste förrättningen. Först när fordonet genomgått en ny kontrollbesiktning efter att det nya regelverket trätt ikraft kommer besiktningstiden att ändras och räknas ut utifrån de nya reglerna. Det innebär att det sista fordonet i denna grupp med inställelse enligt besiktningstermin kan inställas enligt de äldre bestämmelserna senast

- i januari år 2022 för nya fordon som idag ska besiktas första gången efter tre år (34-48 mån)
- i januari år 2020 för fordon som idag ska besiktas andra gången.
- i juni 2019 för de fordon som idag ska besiktas årligen.

Fordonet kan också när som helst efter den 4 februari 2018 göra en besiktning och därmed gå över till det nya regelverket tidigare än avsatt tid.

Fordonsår 1989 till och med 2005

Gruppen med fordonsår 1989 till och med 2005, innehåller fordon som enligt de äldre bestämmelserna besiktas årligen.

Enligt övergångsreglerna kommer dessa fordon att besiktas ytterligare ett år enligt de äldre bestämmelserna innan de övergår till det nya regelverket. Först när dessa fordon genomgått en kontrollbesiktning den 4 februari 2019 eller senare kommer besiktningstillståndet att ändras och räknas ut utifrån de nya reglerna. För de fordon med fordonsår 1989 till och med 2005 kan det sista fordonet med inställelse enligt besiktningstermin inställas till kontrollbesiktning i juni 2020.

Fordonsår 1988 och äldre

Gruppen med fordon av fordonsår 1988 och äldre innehåller fordon som enligt de äldre bestämmelserna övergår till vartannat års besiktning efter den kontrollbesiktning som görs efter att fordonet är äldre än 30 år, dvs fordon som

1. besiktas två år efter den månad som den senaste besiktningen gjordes, eller
2. besiktas årligen, och som enligt de äldre bestämmelserna skulle ha övergått till att besiktas vartannat år 2018.

Dessa fordon kommer att övergå till det nya regelverket enligt de övergångsbestämmelserna som gäller för fordon av fordonsår 2006 och senare. Om de istället hade fått övergångsregler enligt gruppen med fordonsår 1989 till 2005 skulle de ha missgynnats, eftersom de fordon som ingår i punkt 2 då skulle besiktas en extra gång enligt det nya regelverket, istället för att gå över till vartannat år enligt de äldre bestämmelserna.

Fordonen i punkt 1 berörs inte av övergångsreglerna eftersom reglerna för deras inställelse till besiktning blir oförändrad.

Släpvagnar med totalvikt av högst 750 kg

Släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg blir besiktningbefriade den 4 februari 2018. Om fordonet har körförbud måste det först godkännas vid en kontrollbesiktning innan besiktningbefrielse inträder.

Övriga fordon

När det gäller motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon och bil ombyggd till motorredskap med stöd av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap (s.k. EPA-traktor) bedöms volymerna vara så små, mindre än 1 % av berörda fordon, att några särskilda övergångsregler inte behövs.

Trafiksäkerhetsprovning enligt äldre direktiv

Det behövs en övergångsregel för fordon som används i Sverige och som godkänts vid en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, ändrat genom kommissionens direktiv 2010/48/EU av den 5 juli 2010 om anpassning till den tekniska utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet. En ändring av 4 kap. 26 a § fordonsförordningen föreslås med hänvisning till det nya direktivet 2014/45/EU eftersom direktiv 2009/40/EG upphävs. Fordonen kommer dock att vara godkända enligt det äldre direktivet under en tid av, för Sveriges del, två år. Därför bör bestämmelser införas så att även en trafiksäkerhetsprovning enligt det äldre direktivet accepteras under en övergångsperiod, dock längst två år från det att det äldre direktivet upphört att gälla, vilket blir längst till och med den 19 maj 2020.

Kontroll de tre senaste månaderna

Enligt förslag till ändring i 6 kap. 24 § fordonsförordningen ska inte en buss, en tung lastbil eller ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton, som stoppas för en flygande inspektion, kontrolleras om fordonets förare kan visa att fordonet under de senaste tre månaderna har genomgått en fullständig kontrollbesiktning, en flygande inspektion eller en obligatorisk trafiksäkerhetsprovning enligt direktiv 2014/45/EU.

En övergångsregel behövs för att hänvisa till det äldre direktivet 2009/40/EG, se ovan, under en tremånadersperiod från den 19 maj 2018 och till den 19 augusti 2019. Inom den perioden kan fordon ha kontrollerats enligt det äldre direktivet och hänsyn ska då tas till detta, varför ingen kontroll behöver göras, förutom enligt andra stycket i 24 §.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att personbilar och lätta lastbilars periodiska kontrollbesiktningintervall förändras genom så kallad rullande övergång. Av den analys som Transportstyrelsen genomfört överväger fördelarna för såväl fordonsägare, besiktningorgan och för Transportstyrelsen med en rullande övergång.

Transportstyrelsen föreslår också att övergångsbestämmelser införs så att trafiksäkerhetsprovningar i en annan medlemsstat som gjorts med godkänt resultat innan det nya direktivet träder i kraft gäller under en viss period enligt dessa bestämmelser, se 4 kap. 26 a 1 fordonsförordningen.

Övergångsbestämmelser införs för fordon som kontrollerats enligt direktiv 2009/40/EG, varför dessa tunga fordon i normalfallet inte behöver kontrolleras under en tremånadersperiod.

6.2 Direktiv 2014/46/EU

6.2.1 Hänvisning till ändringsdirektivet

Förslag: Transportstyrelsen föreslår en hänvisning till samtliga ändringsdirektiv i 6 kap. 11 § förordning om vägtrafikregister.

Skälen för förslaget: Art. 2.1 sista stycket anger att en hänvisning behövs till direktivet när nya bestämmelser antas. Transportstyrelsen föreslår en hänvisning till samtliga ändringsdirektiv i 6 kap.11 § förordning om vägtrafikregister. Bestämmelsen i 6 kap. 11 § handlar om vad för registreringsbevis föraren av ett utlandsregistrerat fordon måste ha med sig vid färd i Sverige. Då måste bestämmelsen visa att Sverige godtar registreringsbevis utfärdade enligt grunddirektivet och alla de ändringsdirektiv som har kommit efter det.

6.2.2 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: Transportstyrelsen föreslår att författningsändringarna träder i kraft den 4 februari 2018.

Skäl för förslagen: Transportstyrelsen föreslår att författningsförslag med anledning av direktiv 2014/46/EU träder i kraft vid samma tidpunkt som för direktiv 45 och 47, dvs. den 4 februari 2018. Förslagen berör varandra inom vissa delar och det är därför lämpligt att ha samma ikraftträdande datum.

6.3 Direktiv 2014/47/EU

6.3.1 Nationell kontaktpunkt

Förslag: Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU.

Skäl för förslagen: Av artikel 17, direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttfordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, framgår att medlemsstaterna ska utse en kontaktpunkt.

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2015 meddela kommissionen namn och kontaktinformation för kontaktpunkterna. Direktivens bestämmelser ska

införas i svensk författning senast den 17 maj 2017 och tillämpas senast den 20 maj 2018.

Av direktivet framgår att kontaktpunkten ska fullgöra följande uppgifter och rapporteringsskyldighet:

- säkerställa samordning med kontaktpunkter som utsetts av andra medlemsstater beträffande åtgärder enligt artikel 18,
- vidarebefordra den information som avses i artikel 20 till kommissionen,
- när så är lämpligt säkerställa annat eventuellt informationsutbyte med och stöd till kontaktpunkterna i andra medlemsstater.

--

I artikel 18 anges att samarbete ska ske mellan medlemstaterna och artikel 20 anger att medlemsstaterna vartannat år ska översända information om fordon som kontrollerats på deras territorium. Den första rapporten ska omfatta en period på två år som inleds den 1 januari 2019.

De uppgifter som ska fullgöras enligt gällande lagstiftning återfinns i 8 kap. 21 § fordonsförordningen och artikel 7.1 och 7.2, direktiv 2000/30/EG.

Av det nya direktivet framgår att kontaktpunkterna ska säkerställa samordning med andra kontaktpunkter och säkerställa annat eventuellt informationsutbyte med och stöd till andra kontaktpunkter (jfr artikel 17). Vidare ska kontaktpunkten (jfr artikel 18) vid bl.a. större eller farliga brister, under vissa omständigheter, anmäla kontrollresultaten till annan kontaktpunkt eller, via annan kontaktpunkt, begära att behörig myndighet i den medlemsstat där fordonet är registrerat, vidtar lämpliga uppföljningsåtgärder. Redan idag sker alltså en form av samarbete mellan medlemsstaterna, dock kommer det framöver ske till eller genom kontaktpunkten i respektive medlemsstat.

Överväganden

Polismyndigheten skulle kunna utses till kontaktpunkt och fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige. Men då behöver polisen begära statistiken från Transportstyrelsens vägtrafikregister för att fullgöra den rapportering av resultatet som ska skickas till kommissionen vartannat år.

Förslag

De uppgifter som ska fullgöras enligt artikel 18 och 20 i direktiv 2014/47/EU förefaller vara snarlika de som idag fullgörs i enlighet med 8 kap 21 § fordonsförordningen och artikel 6 och 7.1 samt rapporteringsskyldigheten enligt artikel 7.2 direktiv 2000/30/EG. Det kan därför vara lämpligt att Transportstyrelsen ska vara kontaktpunkt och att detta regleras i 8 kap 21 § fordonsförordningen. I samma bestämmelse kan

då också anges att Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter och den rapporteringsskyldighet som ankommer på den behöriga myndigheten.

6.3.2 Mål för flygande inspektion

Förslag: I fordonsförordning införs en paragraf som anger att minst 5 % av de bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar som är registrerade i vägtrafikregistret varje kalenderår ska inspekteras vid en flygande inspektion.

Skäl för förslagen: Artikel 5, direktiv 2014/47/EU anger att minst 5 % av det totala antalet bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar som är registrerade i medlemsstaterna inom unionen, ska kontrolleras varje kalenderår. Vidare anger artikel 5 att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande flygande inspektioner som står i proportion till det totala antalet fordon som är registrerade inom medlemsstaten. I direktivet benämns flygande inspektion som tekniska vägkontroller, varvid tekniska vägkontroller definieras som en oväntad teknisk kontroll av trafiksäkerheten hos ett nyttofordon. Vartannat år ska information om kontrollerade fordon lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 20.1.

I Sverige fanns i början av 2015 drygt 228 000 bussar, tunga lastbilar och tunga släp i vägtrafikregistret. Samtliga används inte på ett sådant sätt att de omfattas av direktivets benämning såsom nyttofordon. Enligt direktivets definition av ”nyttfordon” i artikel 3 avser man ”*ett motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, såsom transport för annans räkning mot ersättning eller transport för egen räkning eller annat yrkesmässigt syfte*”. Direktivets definition är sålunda något annorlunda än vad vi i Sverige menar med yrkesmässig trafik. Enligt yrkestrafiklagen (2012:210) anger artikel 2 i förordning (EG) 1071/2009 definitioner som används vid regleringen av den yrkesmässiga trafiken. I punkt 3 avses med bedriva yrkesmässig trafik: yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg eller yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg. Antalet fordon som omfattas av yrkestrafiktillstånd för godstransporter uppgick 2013 till 66 385 lastbilar och för persontransporter med buss till 14 236 bussar. Dessvärre framgår det inte genom trafikillstånden hur många släpvagnar som används i den yrkesmässiga trafiken. Fordonsstatistiken visar att vi har en stor mängd fordon som används som nyttofordon i Sverige, utan att vår nationella lagstiftning kräver att fordonen ska omfattas av ett yrkestrafiktillstånd.

Transportstyrelsen, tidigare Vägverket, har följt upp utfallet av flygande inspektion sedan 1995. Ett skäl till denna uppföljning beror på att Vägverkets, tidigare Trafiksäkerhetsverkets, bilinspektörer gick över till

polisen från och med den 1 januari 1995. Ett annat skäl är den målsättning på 120 000 utförda flygande inspektioner kom till uttryck på sid 32 i regeringens proposition 1992/93:161 om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet. Regeringens intention var att glesa ut kontrollbesiktningensintervall av personbilar och lätta lastbilar. Beslutet innebar att personbilar och lätta lastbilar fr.o.m. år 1998 inställs för kontrollbesiktning efter tre, fem och sex år och därefter årligen. Enligt tidigare ordning skulle besiktningen göras efter två och fyra år och därefter årligen.

Statistiken visar att antalet utförda flygande inspektioner har minskat i antal sedan 1995. Antalet flygande inspektioner av tunga fordon år 2011 var 12367 fordon vilket motsvarade ca 5 % men har sedan dess minskat. Enligt underhandskontakt med Polismyndigheten beror nedgången på ökad arbetsbelastning och minskande personal. Att personalen minskar sägs bero främst på pensionsavgångar. Medelåldern inom svensk trafikpolis är hög. Antalet utförda flygande inspektioner framgår av diagram 10.

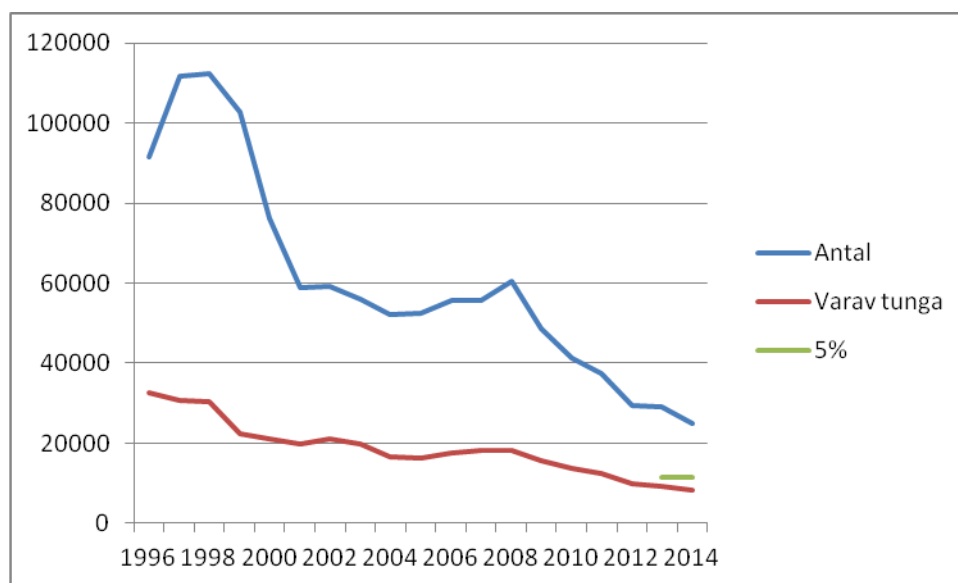


Diagram 10: Antal utförda flygande inspektioner per år mellan 1996 – 2014.

För att klara målet på 5 % inspekterade nyttofordon, ska polisen utföra ca 11 500 flygande inspektioner. I slutet av 2014 fanns 133 poliser förordnade att utföra flygande inspektioner på tunga fordon. Vid polisen fanns även 68 bilinspektörer som också har förordnande att utföra flygande inspektioner på tunga fordon. Sammantaget utgör polisens resurser 201 personer vid utgången av 2014. Det innebär att varje polis eller bilinspektör ska utföra 57 protokoll per år, vilket innebär ett protokoll var 3:e arbetsdag. Enligt polisen är denna målsättning hög, eftersom dessa poliser och bilinspektörer även ska

utföra kontroller av kör- och vilotider, lastsäkring och farligt gods. Tillkommer gör även flygande inspektioner av utländska tunga fordon. Under de senaste åren har polisen genomfört ca 4 000 flygande inspektioner per år, på fordon registrerade i annat land. Av statistiken går det inte att utläsa hur stor andel som är lätta respektive tunga fordon, men det bör vara övervägande delen nyttotrafik. Det motsvarar sålunda ca 33 % (4000 inspektioner av 12367 totalt) av det totala antalet utförda inspektioner på tunga fordon. Omräknat i produktion per polis eller bilinspektör innebär det två inspektioner i månaden.

Artikel 8 anger att inspektörer som genomför flygande inspektion ska uppfylla de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 och bilaga VI till direktiv 2014/45/EU. I klartext innebär kravet att poliser som i framtiden har att utföra flygande inspektion, ska ha samma bakgrund och utbildning som besiktningstekniker.

Överväganden

Som mest genomförde polisen drygt 30 000 inspektioner av tunga fordon. Hur många procent dessa inspektioner utgjorde under slutet av 1990-talet har inte tidigare fastställts. Enligt uppgifter från Sveriges Åkeriföretag har antalet medlemsföretag sedan 1995 varit tämligen konstant. Statistik från Trafikanalys (www.trafa.se) visar att antalet tunga lastbilar, bussar och påhängsvagnar i trafik, mellan år 2004 – 2014, varit ganska konstant. Dessa uppgifter torde innebära att polisen har inspekterat upp till 15 % av antalet svenskregistrerade tunga fordon i slutet av 90-talet.

När kommissionen presenterade det s.k. ”besiktningsspaketet” sommaren 2012 uppfyllde polisen fem procentmålet, med utgångspunkt från utförda flygande inspektioner av tunga fordon registrerade i Sverige. Direktivet anger dock att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande flygande inspektioner som står i proportion till det totala antalet fordon som är registrerade inom medlemsstaten. Sålunda kräver inte direktivet att Sverige behöver ange en procentsiffra i syfte att införliva kravet. Regeringen skulle istället kunna ge Polismyndigheten i uppdrag att genomföra ett tillräckligt antal flygande inspektioner av den svenska nyttotrafiken.

Det finns även olika lösningar på hur detta krav ska implementeras. Ett liknande krav har tidigare implementerats i svensk lagstiftning, när det gäller antalet kontroller av kör- och vilotider enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG. Varje medlemsstat ska

genomföra minst tre procent av arbetsdagarna för förare som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Sverige har införlivat kravet på tre procent i 7 kap. 2 § i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (2004:865).

Ett alternativ kan sålunda vara att införliva ett procentuellt krav på antal utförda flygande inspektioner i fordonsförordningen som anger närmare bestämmelser om vilka fordon som får kontrolleras genom flygande inspektion och vilka beslut som en polis eller bilinspektör kan fatta i samband med inspektionen. Ett annat alternativ är att regeringen via myndighetens regleringsbrev anger hur många inspektioner man förväntar sig att polisen ska utföra under ett verksamhetsår.

Förslag

Flygande inspektion av fordon är ett viktigt verktyg för att upprätthålla en god miljö och trafiksäkerhet. Flygande inspektion är även viktigt för att möjliggöra en sund konkurrens inom den yrkesmässiga trafiken. Eftersom flygande inspektion utförs selektivt, till skillnad mot periodisk kontrollbesiktning, fångas de sämsta fordonen upp. Med hänsyn till den ökande trafiken av tung trafik på det svenska vägnätet, anser Transportstyrelsen att det är nödvändigt att Polisens verksamhet följer utvecklingen.

Diagram 11 nedan visar antalet inspektioner på tunga fordon under de senaste 20 åren. I figuren har även en graf lagts till som visar den procentuella trafikökningen som har skett under samma tidsperiod.

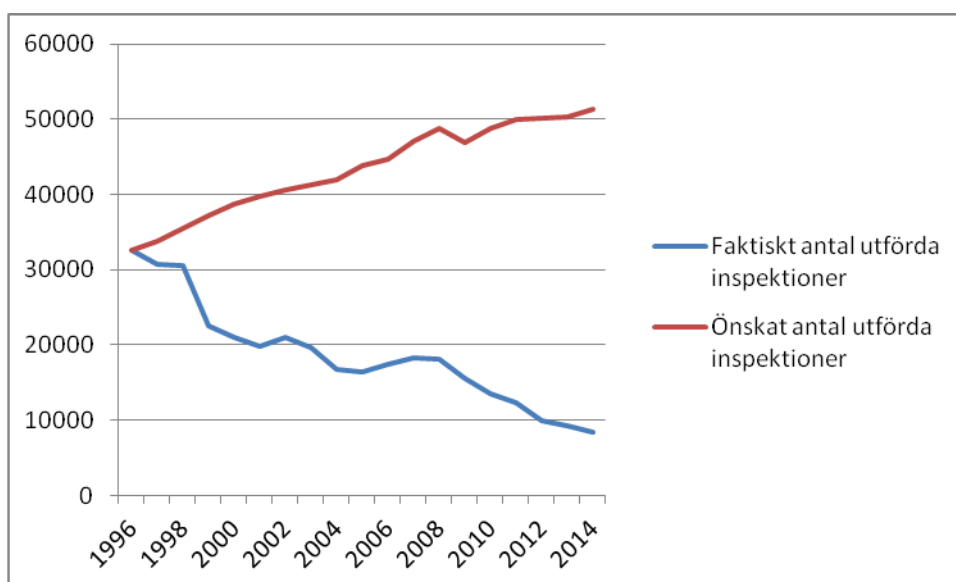


Diagram 11. Antal flygande inspektioner på tunga fordon inrapporterade till vägtrafikregistret mellan åren 1996 – 2014. Önskat antal beskriver antalet flygande inspektioner, om ökningen varit i samma takt som tunga fordonstrafikarbetet (årsmedeldygnstrafik). Källa: Rapport Trafikarbetets förändring 2012-2013, publikation 2014:132.

Mot bakgrund av detta, samt med hänsyn till tidigare utfall, föreslår Transportstyrelsen att det i fordonsförordningen anges att antalet flygande inspektioner minst ska uppgå till 5 % under ett kalenderår för bussar, tunga lastbilar, tunga släpvagnar och traktorer av traktor b som är registrerade i vägtrafikregistret. Procenttalet 5 är ett procenttal som Polismyndigheten tidigare har uppnått (2011) och det är också ett resultat som inte försämrar unionens samlade resultatmål. Sverige har en stor mängd fordon som används som nyttofordon i Sverige, utan att den nationella lagstiftningen kräver att fordonen ska omfattas av ett yrkestrafiktillstånd. Därför föreslår Transportstyrelsen att målet på 5 % ska omfatta samtliga tunga fordon som är registrerade i vägtrafikregistret.

Eftersom resultatet av en flygande inspektion ska rapporteras till vägtrafikregistret efter genomförd förrättning, kan resultatet av antalet utförda flygande inspektioner följas upp år från år. Antalet inspektioner ska även rapporteras till kommissionen vartannat år, före den 31 mars 2021 och därefter vartannat år före den 31 mars, i enlighet med artikel 20 i direktiv 2014/47/EU.

6.3.3 Riskvärde

Förslag: I bilaga 1 punkt 4 i förordningen om vägtrafikregister ska begreppet riskvärde införas som sökbegrepp.

Skäl för förslagen: Artikel 6 anger att Sverige ska skapa ett riskvärde baserat på de brister som upptäcks vid en flygande inspektion. Riskvärdet ska beräknas enligt den formel som anges i bilaga 1 till direktiv 2014/47/EU. Riskvärdet ska sedan kunna användas i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Informationen ska användas för att kontrollera företag med högt riskvärde oftare och mer ingående. För att Transportstyrelsen ska få använda inrapporterade brister och lagra ett riskvärde knutet till ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret, behöver uppgiften om ”riskvärde” anges i bilaga 1 till förordningen om vägtrafikregister.

6.3.4 Medförande av dokument

Förslag: En bestämmelse införs om att det senaste besiktningsprotokollet och den senaste rapporten från en flygande inspektion, i tillämpliga fall,

medförs i fordonet. En bestämmelse om detta förs in i en ny 6 kap. 23 b § fordonsförordningen.

Skäl för förslagen: Artikel 7 anger att medlemsstaterna ska kräva att trafiksäkerhetsintyget från den senaste periodiska trafiksäkerhetsprovningen eller en kopia av det, eller, om intyget upprättats i elektronisk form, en utskrift av det i form av bestyrkt kopia eller i original, och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen finns i fordonet, om de finns tillgängliga. Vidare anger artikel 7 att medlemsstaterna får låta sina myndigheter godta elektroniska bevis för sådana kontroller, om upplysningar i det avseendet finns tillgängliga. För närvarande finns inget motsvarande krav i svenska författningar, varför en sådan reglering måste införas.

Överväganden

6 kap. fordonsförordningen innehåller ett avsnitt om flygande inspektion, fördelat på underrubrikerna *Tillämpningsområde* och *Förfarande vid flygande inspektion*. En paragraf som anger att det senaste besiktningsprotokollet och, i tillämpliga fall, rapporten från den senaste flygande inspektionen ska medföras vid färd kan anges under rubriken ”tillämpningsområde”. Ett annat alternativ är att lägga in en ny underrubrik och placera paragrafen sist i sjätte kapitlet. Under en sådan rubrik skulle även 5 % målet kunna anges. Ett annat alternativ är att ange detta krav under 8 kap. ”övrigt”.

I samband med omregleringen av fordonsbesiktningen i Sverige infördes ett antal nya paragrafer i 8 kap. fordonsförordningen. Däribland anges i 3 c § att ett besiktningsprotokoll ska föras samt att protokollet efter avslutad förrättning ska överlämnas till fordonets förare. Aktuell paragraf anger även att en underrättelse ska ske i de fall besiktningsorganets beslut får överklagas enligt 5 kap. 4 och 5 §§ fordonslagen. Någon motsvarande reglering i fordonsförordningen finns inte beträffande flygande inspektion. Istället anges i 6 kap. 7 § Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion att rapporten efter avslutad förrättning ska överlämnas till fordonets förare.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att 6 kap. fordonsförordningen utökas med en 23 b § som anger att senaste besiktningsprotokoll ska medföras i en buss, en tung lastbil, ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton och i en traktor b. Eftersom kravet även omfattar en rapport från den senaste flygande inspektionen, om fordonet har varit föremål för en sådan, behöver även detta regleras. Transportstyrelsen föreslår att regleringen hänvisar till berörd artikel 7 i direktiv 2014/47/EU.

Avslutningsvis behöver även regleringen innehålla ett krav på att besiktningsprotokollet och rapporten från den senaste flygande inspektionen, i tillämpliga fall, ska visas upp. Det är inte säkert att fordonet har kontrollbesiktats, om fordonet är nytt, och inte heller varit utsatt för en flygande inspektion. Men eftersom alla dessa uppgifter redan finns elektroniskt för svenskregistrerade fordon i vägtrafikregistret, behöver normalt inte dessa dokument uppvisas. De fall då ett fysiskt dokument behöver uppvisas är om fordonet varit utsatt för en flygande inspektion i ett annat land eller att fordonets egentliga hemvist är i ett annat land. Dokumenten ska då *på begäran* visas upp för en bilinspektör eller polisman, vilket i normala fall inte behövs.

6.3.5 Utrustning

Förslag: Transportstyrelsen ges mandat att meddela närmare föreskrifter om vilken utrustning som ska användas i samband med flygande inspektion.

Skäl för förslagen: I artikel 11 punkt 3, direktiv 2014/47/EU står det att mobila kontrollenheter och angivna anläggningar för vägkontroll ska ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående tekniska vägkontroller, vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vid behov störningar som fordonet orsakar. Om mobila kontrollenheter eller angivna anläggningar för vägkontroll saknar den utrustningen som krävs för att kontrollera en komponent som angetts vid en grundläggande kontroll, ska fordonet hänvisas till ett provningscentrum eller anläggning där en ingående kontroll av denna komponent kan utföras.

Överväganden

Transportstyrelsen meddelar idag närmare bestämmelser för den utrustning som ackrediterade besiktningsorgan ska använda vid kontrollbesiktning. Med anledning av detta, bör Transportstyrelsens föreskriftsrätt utökas till att omfatta utrustning som används vid flygande inspektion. Om polis eller bilinspektör använder annan utrustning för att t.ex. kontrollera bromsarnas effektivitet, än den som besiktningsorgan använder, ökar risken för olika resultat vid flygande inspektion jämfört med kontrollbesiktning. Utöver risken att felaktigt underkännas vid flygande inspektion och föreläggas en ny kontrollbesiktning, kan t.ex. föraren föreläggas ordningsbot i enlighet med riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan bör sålunda kunna utvidgas till att även omfatta flygande inspektion.

Ett annat alternativ är att polismyndigheten meddelar egna föreskrifter och allmänna råd om teknisk kontrollutrustning vid flygande inspektion.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att Transportstyrelsens mandat utökas till att även omfatta föreskriftsrätt för utrustning som används vid flygande inspektion.

6.3.6 Säkring av last

Förslag: Transportstyrelsen föreslår ett tydligt bemyndigande om föreskriftsrätt i trafikförordningen och fordonsförordningen. Sådana mandat förs in i en ny 13 kap. 7 § 3 trafikförordningen respektive i en ny 8 kap. 16 § 4 fordonsförordningen.

Skäl för förslagen: Enligt direktiv 2014/47/EU får fordonet vid en vägkontroll underkastas en kontroll av sin lastsäkring i enlighet med bilaga III för att säkerställa att lasten är säkrad på ett sådant sätt att den inte hindrar en säker körning eller utgör en risk för liv, hälsa, egendom eller miljön.

Överväganden

Direktivet 2014/47/EG medför att lastsäkringsföreskrifterna måste revideras med avseende på de fordonskategorier som nämns i direktivet. Det huvudsakliga skälet för det är att de dimensionerande accelerationerna och metoder för beräkning av lastsäkringens effektivitet skiljer sig från vad som anges i nuvarande föreskrifter.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd är utfärdade med stöd av bemyndigande i vägtrafikkungörelsen (1972:603), som har upphört. Föreskrifterna gäller naturligtvis fortfarande även om stödet för bemyndigandet har upphört. Något bemyndigande om föreskriftsrätt i fordonsförordningen enligt 2 kap. 12 § fordonslagen finns inte varför det behövs för framtida föreskrifter. Likaså saknas ett tydligt bemyndigande enligt trafikförordningen att föreskriva om krav på dokumentation vid lastsäkring och krav på lastsäkringsutrustnings egenskaper. Det finns en allmän föreskriftsrätt i 13 kap. 7 § trafikförordningen där det står att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för övriga frågor i denna förordning. Det anser inte Transportstyrelsen räcker för att föreskriva om krav på dokumentation vid lastsäkring och lastsäkringsutrustnings egenskaper.

Direktivet ger medlemsstaterna möjlighet att införa funktionella och tydliga regler för lastsäkring och kontroll av lastsäkring som bör medföra förenklingar för både de som ska lastsäkra och kontrollera lastsäkring. Transportföretagen bör få lägre kostnader för lastsäkring än idag då det kan förutsättas bli enhetliga krav på lastsäkring inom EU och att kraven på säkring i många fall blir något mindre än vad som nu gäller. Krav på

märkning och certifiering av lastsäkringsutrustning kan dock leda till marginella kostnadsökningar.

Förslag

För att Transportstyrelsen ska kunna föreskriva tillräckligt tydligt om kraven på lastsäkringens utförande och hur kontroll av lastsäkring med bedömning av brister ska gå till föreslås kompletteringar av de bemyndigande som ges i trafikförordningen och fordonsförordningen.

6.3.7 Annan kontroll genom polisman

Förslag: En ny rubrik och en paragraf införs i 6 kap. fordonsförordningen om förfarande vid annan kontroll genom polisman. Vidare föreslås följändringar i 6 kap. 17 och 27 §§ samt tillägg för den kontrollformen i rubriken i punkt 4, bilaga 1 i förordning om vägtrafikregister.

Skäl för förslagen: Artikel 5, direktiv 2014/47/EU anger att minst 5 % av det totala antalet bussar, tunga lastbilar och tunga släpvagnar som är registrerade i medlemsstaterna inom unionen, ska kontrolleras varje kalenderår. Statistiken visar att antalet utförda flygande inspektioner har minskat i antal sedan 1995, se avsnitt 6.3.2. Enligt underhandskontakt med Polismyndigheten beror nedgången på ökad arbetsbelastning och minskande personal. För att klara av målet på 5 % flygande inspektioner på tunga fordon, behöver polisen använda alla poliser och bilinspektörer som idag har ett förordnande att utföra flygande inspektioner. Detta kan innebära att kontrollen av övriga fordon i trafik, t.ex. personbilar, lätta släpvagnar, Epa- och A-traktorer samt motorcyklar och mopeder, kommer att minska ytterligare.

Men fordon kan även kontrolleras genom annan kontroll genom polisman, en kontrollform som är reglerad i 2 kap. 11 § fordonslagen. Riksdagen har beslutat att *varje polisman som har anledning att anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick får utföra den kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt*. Annan kontroll genom polisman ska kunna användas av poliser, som inte har ett förordnande att utföra flygande inspektion, i de fall polisen påträffar ett bristfälligt fordon i samband med t.ex. en hastighets-, nykterhetskontroll eller om fordonet har omfattande brister efter en trafikolycka. Om Transportstyrelsen meddelar närmare bestämmelser om vilka komponenter som varje polisman rimligtvis ska kunna bedöma, t.ex. halvljus ur funktion eller undermåliga däck, får samhället ytterligare ett verktyg att upprätthålla en god trafiksäkerhet och miljö. Idag finns ca 20 000 poliser i Sverige (källa; www.polisen.se). Enligt Brottsförebyggande rådets rapport "Satsningen på fler poliser" (Rapport 2013:12) har polisens andel tid i yttre tjänst legat kring 45 % under 2000-

talets första decennium. Om en fjärdedel av dessa poliser i yttre tjänst utnyttjar verktyget ”annan kontroll genom polisman” en gång per månad, innebär det ca 27 000 ytterligare fordonskontroller i Sverige, även om de är av betydligt enklare omfattning. Antalet flygande inspektioner uppgick sammanlagt under 2014 till ca 25 000 varav drygt 8 300 var av tunga fordon. Enligt statistiken från kontrollbesiktning, underkänns varje år ca 100 000 personbilar för bristande halvljus. 27 000 ytterligare fordonskontroller motsvarar sålunda en fjärdedel av antalet underkända personbilar med bristande halvljus.

Överväganden

Idag innehåller fordonsförordningen inga bestämmelser om annan kontroll genom polisman. Kapitel 6 innehåller bestämmelser om tillämpning och förfarande vid flygande inspektion t.ex. vilka beslut som förrättningsmannen kan besluta om. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela närmare bestämmelser om omfattningen av den kontroll genom polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen. Att en polisman får besluta om körförbud eller förelägga ett fordon om kontrollbesiktning vid en annan kontroll, som inte är en flygande inspektion, bör regleras i fordonsförordningen och inte i föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen.

Annan kontroll genom polisman skiljer sig från flygande inspektion när det gäller vilka fordon som får kontrolleras. Vid annan kontroll genom polisman ska fordonet anträffas i trafik, vilket avgränsar kontrollens användbarhet i jämförelse med flygande inspektion som också får ske på fordon ”*som anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik*”. Flygande inspektion av taxibilar och fordon som används i yrkesmässig trafik får även ske i företagets lokaler, t.ex. i ett bussgarage eller på områden i anslutning till företaget. En annan avgörande skillnad mellan dessa kontroller är att annan kontroll genom polisman får endast ske om polisen har anledning att anta att fordonet inte är i föreskrivet skick. Detta borde innebära att polisen har identifierat en eller flera bristfälligheter på fordonet och därför kontrollerar fordonets beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Att slumpmässigt stoppa fordon för att utföra en kontroll utan anledning ska därför inte förekomma. Slutligen får en annan kontroll genom polisman ske om det behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Detta förhindrar en polis att rikta en anmärkning mot fordon som uppenbart är bristfälliga ur miljösynpunkt, vilket också är en avgörande avgränsning mot kontrollformen flygande inspektion. Möjligheten att överklaga ett körförbud som fattats i samband med annan kontroll genom polisman framgår av 5 kap. 5 § fordonslagen.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att annan kontroll genom polisman förs in i 6 kap. 17 och 27 §§. Om ett fordon ställs in till kontrollbesiktning eller kontrolleras vid en flygande inspektion, ska fordonet inte fortfarande ha brister som konstaterats vid den föregående kontrollen alternativt inspektionen. Detsamma bör gälla om fordonet har kontrollerats av en polis vid ett annat tillfälle och befunnits vara bristfälligt. Vidare föreslår Transportstyrelsen att en ny rubrik införs och en ny paragraf som anger att förfarandet vid annan kontroll genom polisman ska, i tillämpliga delar, ske enligt motsvarande paragrafer för flygande inspektion, vad gäller beslut och förfarande vid meddelande av körförbud.

Dessutom föreslås en komplettering i rubriken i punkt 4, bilaga 1 i förordning om vägtrafikregister med "annan kontroll genom polisman". I listan som följer i bilagan bör också ordet "kontrollform" läggas till för att kunna urskilja om det är kontrollbesiktning, flygande inspektion eller annan kontroll genom polisman. Transportstyrelsens bedömning är att dessa förslag inte är i konflikt med 2 kap. 11 § fordonslagen och ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning i 6 kap. fordonsförordningen behövs ej.

6.3.8 Sanktioner

Förslag: Ägaren av ett fordon döms till penningböter om denne underlåtit att medföra det senaste besiktningsprotokollet eller, i tillämpliga fall, den senaste rapporten från en flygande inspektion.

Skäl för förslagen: Direktiv 2014/47/EU anger i artikel 25 att medlemsstaterna ska besluta om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Överväganden

För att sanktionen ska vara effektiv bör en penningbot kunna utdelas på plats. Motsvarande föreskrifter finns idag när det gäller medförande av lämplighetsbevis enligt 5 kap. 7 § fordonsförordningen. Enligt 8 kap. 8 § ska penningböter tilldömas den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot bestämmelsen i 5 kap. 7 § om medförande av lämplighetsbevis. I bilaga 2 till riksåklagarens föreskrifter (SFS 1999:178) om ordningsbot för vissa brott upptas brott mot 5 kap. 7 § fordonsförordningen med en bot om 500 kronor.

Införlivandet av sanktionen kan ske i fordonsförordningens 8 kap. på tre olika sätt, genom att utöka 8 § som idag anger att till penningböter döms den

som bryter mot kravet på att medföra lämplighetsbevis. Nästa alternativ är att utöka 9 § som anger att till penningböter döms ägaren av ett fordon som uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas för att hindra att fordonet används i strid mot bestämmelserna. Enligt 9 § första stycket tillämpas bestämmelserna även på föraren om denne känt till hindret för att använda fordonet på det sätt som har skett. Det tredje alternativet är att införa en ny paragraf som anges såsom t.ex. 8 c.

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att 8 kap. 9 § fordonsförordningen utökas med en punkt som anger att ägaren döms till penningböter om denne underlåtit att medföra det senaste besiktningsprotokollet eller, i tillämpliga fall, den senaste rapporten från en flygande inspektion. Hänvisning sker till artikel 7 i direktiv 2014/47/EU för att underlätta kontroll av fordon som inte är registrerade i Sverige. I de fall föraren även känt till hindret för att använda fordonet, kan denne dömas till penningböter.

6.3.9 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: Författningsändringarna träder i huvudsak i kraft den 4 februari 2018. Bestämmelsen om medförande i fordonet av dokumentation om besiktningsprotokoll eller rapport från den senaste flygande inspektionen och sanktioner avseende dokumentationen föreslås träda i kraft den 20 maj 2018.

Skäl för förslagen: Transportstyrelsen föreslår att författningsförslag med anledning av direktiven 2014/47/EU träder i kraft vid samma tidpunkt som för direktiv 2014/45/EU och 2014/46/EU, dvs. den 4 februari 2018. Förslagen berör varandra inom vissa delar och det är därför lämpligt att ha samma ikraftträdande datum.

7 Konsekvenser

7.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

Syftet är att implementera:

- 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
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014 om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon³⁴
- 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

7.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

Effekten blir 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. Höga böter måste betalas om Sverige skulle fällas.

7.3 Vad ska uppnås?

Implementering av det så kallade besiktningsspaketet i svensk lagstiftning, se kapitel 7.1, med eventuella författningsförslag.

7.4 Vilka möjliga lösningar finns?

Det finns möjlighet att ha olika lösningar för besiktningintervaller för personbilar och lätta lastbilar. Transportstyrelsen föreslår en lösning som liknar direktivets minimikrav men det skulle också gå att ha strängare krav som liknar dagens regler och behålla slutsifferstyrning och besiktningsterminer.

När det gäller vilken myndighet som bör vara nationell kontaktpunkt finns det två möjliga för direktiv 2014/45/EU, Transportstyrelsen och Swedac och för direktiv 2014/47/EU, Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

³⁴ Konsekvenser för implementering av direktiv 46 finns inte speciellt kommenterat eftersom några sådana inte beräknas.

Det finns olika lösningar för att uppnå det gemensamma målet för flygande inspektion i unionen, enligt direktiv 2014/47/EU, på minst 5 % av det totala antalet tunga fordon som är registrerade i Sverige. Transportstyrelsen föreslår att kravet skrivs in i fordonsförordningen men en annan möjlighet är att regeringen genom regleringsbrev ställer motsvarande krav på Polismyndigheten.

Transportstyrelsen föreslår att kraven på utrustning för kontrollenheter och anläggningar beslutas genom att styrelsen ges mandat att utfärda föreskrifter och föreslår därför ett bemyndigande till sådana. Ett annat alternativ är att lägga in detta i fordonsförordningen eller att Polismyndigheten ges möjlighet att själva reglera detta.

Artikel 8 i direktiv 2014/47/EU ställer krav på kompetens och utbildning för inspektörer. Transportstyrelsen föreslår att Polismyndigheten själv ansvarar för att detta regleras inom myndigheten, vilket också innebär en reglering. Ett annat alternativ skulle vara att Transportstyrelsen genom föreskriftsmandat föreskriver om kraven.

Alternativ som inte innebär reglering

Det är svårt att se att det finns något alternativ som inte innebär en reglering eftersom det gäller att implementera direktivens krav i vår svenska lagstiftning.

Regleringsalternativ

Förslagen innehåller förändringar i fordonsförordningen men med olika alternativ lösningar, se ovan samt 6.1.7. Ändringar föreslås i fordonsförordningen förordningen om vägtrafikregister, trafikförordningen samt förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.

7.5 Samhällsekonomisk analys

7.5.1 Besiktningsorganen

Elva besiktningsorgan verkar på besiktningsmarknaden. Tre företag besiktar bara lätta fordon³⁵, två företag besiktar bara övriga fordon, fem företag besiktar både lätta och tunga fordon och ett företag besiktar samtliga fordon.

³⁵ 4 kap. 2 a § fordonslagen. Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,
2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda

Transportstyrelsens förslag som rör direktiv 45 påverkar företagens intäkter på följande sätt:

- Krav på periodisk kontroll av traktor b införs, vilket på sikt innebär ökade intäkter för de företag som besiktar övriga fordon. Lantmännen Maskin uppskattar att ca 200 traktor b kommer att köpas i Sverige per år.³⁶ Eftersom traktor b kommer att behöva kontrollbesiktas första gången efter fyra år, därefter vartannat år, kommer intäkterna inte att öka alls under de fyra första åren om traktorn köps som ny. Därefter kommer intäkterna att öka, likaså för begagnade traktor b som förs in i Sverige. Om en besiktning av traktor b kommer att kosta ca 600 kronor (inkl moms) blir det en intäktsökning per år på ca 96 000 kronor (exkl. moms för 200 nya traktorer). Om antalet fordon av traktor b ökar i Sverige ökar intäkterna för besiktningsorganen.
- Ändrad inställelseperiod för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon och bil ombyggd till motorredskap innebär ca 1000 färre besiktningar per år. Med antagandena att varje besiktning tar 1,5 timmar och timdebiteringen är ca 1200 kr/timme för 100 fordon av motorredskap klass I, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon innebär det minskade intäkter på ca 144 000 (exkl. moms) kronor per år för de företag som besiktar övriga fordon. För bil ombyggd till motorredskap, Epa-traktor, innebär det för 900 besiktningar och en kostnad per besiktning på 309 kronor (exkl. moms), minskad intäkt på 278 100 kronor. Totalt blir den minskade intäkten 422 100 kronor.
- Krav på periodisk kontroll av bil ombyggd till traktor (s.k. A-traktorer) innebär ökade intäkter på ca 1,52 miljoner kronor (exkl. moms) per år, baserat på 9870 fordon i vägtrafikregistret samt genomsnittligt pris för en kontrollbesiktning av personbil i december 2014, för de företag som besiktar lätta och tunga fordon. Beräkningen är gjord på hälften av 9870 A-traktorer, eftersom de föreslås besiktas vartannat år, med ett pris beräknat till 386 kronor (inkl moms). Till detta tillkommer värdet av efterkontroller.
- Borttaget krav på periodisk kontroll av lätta släp med en totalvikt av högst 750 kg (O1) innebär minskade intäkter på 28,8-38,4 miljoner

bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,

3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

³⁶ Uppgift på seminarium den 10 september 2014 om implementering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon .

kronor/år (exkl. moms). Till detta tillkommer värdet av efterkontrollerna. Se kapitel 6.1.5.

- Undantag från periodisk återkommande kontrollbesiktning för flera fordonsgrupper innebär förlorade intäkter på ca 22,8 miljoner kronor per år (exkl. moms), baserat på 119 600 personbilar, 7 500 lätta lastbilar och 18 500 motorcyklar av fordonsår 1951 – 1978³⁷, för företagen. Detta gäller exempelvis fordon av historiskt intresse från och med det kalenderår som infaller fyrtio år efter fordonets fordonsår.
- Personbilar (M₁) och lätta lastbilar (N₁) föreslås få ändrad inställelse. Dessa fordon ska genomgå kontrollbesiktning fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. År 2014 genomgick drygt 4 043 000 personbilar och lätta lastbilar kontrollbesiktning. Drygt 985 000 lätta bilar var bristfälliga och genomgick en s.k. efterkontroll vid ett besiktningsorgan. Marknadsvärdet av kontrollbesiktningar (inkl. s.k. efterkontroller) på lätta bilar under 2014 uppgick till 1,52 miljarder svenska kronor (exkl. moms). För de nio företagen som besiktat lätta fordon innebär det minskade intäkter på ca 528 miljoner kronor per år (exkl. moms), inklusive efterkontroller, beräknat på 2014 års prisnivå och beräknat på 35 % av det totala marknadsvärdet.
- Inställelsemånad och inställelsetermin för personbil och lätt lastbil tas bort och därmed behövs inte längre reglerna i 6 kap. 4 § fordonsförordningen. Transportstyrelsen bedömer att det inte påverkar företagets intäkter.
- Under 2014 genomfördes 2 443 000 ägarbyten på personbilar och 306 000 på lätta lastbilar i Sverige. Om systemet med slutsifferstyrd inställelse tas bort kommer dessa ägarbyten eventuellt att föregås av en kontrollbesiktning. Ett nybesiktat fordon är intressantare ur både ett säljar- och köparperspektiv. Hur stor marknadsvärdet är av en sådan besiktning är svårt att beräkna, men Transportstyrelsen uppskattar värdet till drygt 44 miljoner kronor per år (exkl. moms). Marknadsvärdet är baserat på att 5 % av fordonsägarna låter sitt fordon genomgå en ny besiktning inför en försäljning. Se kapitel 1.6.8.
- Nya föreskrifter om "annan kontroll genom polisman" skulle innebära att ca 27000 fler enklare fordonskontroller genomförs av poliser i yttre tjänst som inte har ett förordnande för flygande inspektion. Om hälften av kontrollerna leder till ett besök hos besiktningsorganen och det genomsnittliga priset för en

³⁷ Transportstyrelsen har exkluderat de personbilar och lätta lastbilar som har haft körförbud de senaste tre åren.

kontrollbesiktning av personbil i december 2014 var 386 kronor innebär det ökade intäkter på ca 4,16 miljoner kronor per år (exkl. moms).

- Besiktningsorgan kommer sannolikt att sälja mer tjänster till Polismyndigheten, genom att tekniker hyrs ut samt att strategiskt placerade besiktningsstationer används vid flygande inspektion. Om 20 % av framtida flygande inspektioner kommer att ske i en hall, innebär det en intäkt för besiktningsbranschen på ca 1,84 miljoner kronor per år (exkl. moms). Om 20 besiktningstekniker får ett förordnande av polisen för att bistå som tekniker vid flygande inspektion och dessa hyrs in på deltid, uppskattar Transportstyrelsen att besiktningsbranschen får en ökad intäkt på ca 3,52 miljoner kronor per år, exkl. moms (beräknat på 500 kronor per timme, inkl moms, 110 dagar per år). Totalt kan det ge inkomster på ca 5,36 miljoner kronor (exkl. moms).

Åtgärd	- intäkt milj. kr	+ intäkt milj. kr
Traktor b		0,96
Motorredskap klass I, Epa-traktor etc vartannat år	0,42	
A-traktor vartannat år		1,52
Släpfordon av högst 750 kg – inte besiktning	28,8-38,4	
Undantag för flera grupper	22,8	
Personbilar och lätta lastbilar	528	
Besiktning vid ägarbyten		44
Besiktning - annan kontroll genom polisman		4,16
Uthyrning - hall, tekniker		5,36
Totalt	580-589,62	56

Sammantaget kan de föreslagna ändringarna innebära minskade intäkter på ca 524-533,62 miljoner kronor (exkl. moms) för besiktningsorganen. Vid halvårsskiftet 2014 verkade 1921 tekniker på marknaden och i genomsnitt ägnade teknikerna 93 procent av sin produktiva arbetstid åt

fordonsbesiktningar föreskrivna av Transportstyrelsen enligt besiktningssystemen. Resten av tiden ägnades åt frivilliga produkter/tjänster och besiktningar föreskrivna av andra myndigheter. Besiktningssystem som besiktar övriga fordon har en mycket hög andel av sådana frivilliga tjänster och besiktningar medan företag som besiktar lätta och tunga fordon generellt har en låg andel. Behovet av anställda hos besiktningssystemen skulle minska med ca 760 personer, vilket skulle innebära ett behov av ca 1161 aktiva tekniker för att täcka marknaden. Beräkningen baseras på en 35 % minskning av antalet besiktningar av antalet lätta fordon. Minskningen av antalet anställda bör bli jämnt fördelad över landet. Detta bör jämföras med de 1400 tekniker som täckte marknads behov strax innan omregleringen 2010.

Hur förslaget påverkar antalet besiktningssystem och därmed tillgängligheten i hela landet är svårt att bedöma. Ett alternativt scenario är att företagen behåller personalen, lokaler och behåller samma servicenivå och istället höjer priserna. Priset för en kontrollbesiktning av personbil skulle då öka med minst 35 % för att täcka de förluster som förändringarna skulle innebära. Transportstyrelsen antar att ett visst antal tjänster kommer att försvinna samt att priserna kommer att öka något, för att möta de nya förutsättningarna på besiktningssystemmarknaden.

Utöver kostnader som beror på förändringar på marknaden, får varje besiktningssystem kostnader för anpassning av IT-system. Dessa kostnader är mycket svåra att uppskatta, eftersom det skiljer väldigt mycket mellan besiktningssystemens stödsystem för t.ex. tidsbokning.

En viss ökning av arbete för bilprovningssystemen kan uppstå om fordonsägaren inte väljer en ackrediterad fordonsverkstad som direkt kan "släcka" bristerna mot Transportstyrelsen vid en ökning av antalet flygande inspektioner.

7.5.2 Konsumenter

Konsumenter är samtliga fordonsägare, när det gäller förslag om ändrad kontrollbesiktning, det vill säga privatpersoner och juridiska personer. Transportstyrelsens förslag påverkar konsumenternas kostnader på följande sätt:

- Krav på periodisk kontroll av traktor b införs, vilket på sikt innebär ökade intäkter för de företag som besiktar övriga fordon. Lantmännen Maskin uppskattar att ca 200 traktor b kommer att

köpas i Sverige per år.³⁸ Eftersom traktor b kommer att behöva kontrollbesiktas första gången efter fyra år, därefter vartannat år, kommer kostnaderna inte att öka alls under de fyra första åren om traktorn köps som ny. Därefter kommer kostnaderna att öka, likaså för begagnade traktor b som förs in i Sverige. Om en besiktning av traktor b kommer att kosta ca 600 kronor (inkl moms) blir det en kostnad per år på ca 120 000 kronor (inkl moms) för 200 nya traktorer). Om antalet fordon av traktor b ökar i Sverige ökar kostnaderna för konsumenterna. Detta är enbart den direkta besiktningens kostnaden.

- Ändrad inställelseperiod för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon och bil ombyggd till motorredskap innebär ca 1000 färre besiktningar per år. Med antagandena att varje besiktning tar 1,5 timmar och timdebiteringen är ca 1200 kr/ timme innebär det minskade kostnader på ca 180 000 kronor (inkl moms) för de konsumenter som äger motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon och 347 400 kronor (inkl. moms) per år för bil ombyggd till motorredskap. Totalt blir detta 527 625 kronor. Detta är enbart den direkta besiktningens kostnaden.
- Krav på periodisk kontroll av bil ombyggd till traktor (s.k. A-traktorer) innebär ökade kostnader på ca 2,16 miljoner kronor (inkl moms, besiktningens kostnad och bränslekostnad) per år, baserat på 9870 fordon i vägtrafikregistret samt genomsnittligt pris för en kontrollbesiktning av personbil i december 2014.
- Borttaget krav på periodisk kontroll av lätta släp med en totalvikt av högst 750 kg (O1) innebär minskade kostnader för ägarna på ca 54,9-66,9 miljoner kronor/år (inkl moms). Till detta kommer kostnader för efterkontroller. Eftersom ca 82 % av lätta släpvagnar kontrollbesiktas enskilt, innebär detta ca 98 000 färre bilresor till och från besiktningens organ vilket motsvarar minskade utsläpp på ca 354 ton koldioxid per år. Se kapitel 6.1.5.
- Undantag från periodisk återkommande kontrollbesiktning för flera fordonsgrupper innebär minskade utgifter på ca 37 miljoner kronor per år (inkl moms), baserat på 119 600 personbilar, 7 500 lätta lastbilar och 18 500 motorcyklar av fordonsår 1951 – 1978³⁹, för konsumenterna. Undantaget innebär även ca 50 000 färre bilresor till besiktningens företag vilket motsvarar minskade utsläpp på ca

³⁸ Uppgift på seminarium den 10 september 2014 om implementering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon .

³⁹ Transportstyrelsen har exkluderat de personbilar och lätta lastbilar som har haft körförbud de senaste tre åren.

180 ton koloxid per år. Utsläppen från motorcykelresorna är svårare att beräkna och har därför inte tagits med här.

- Personbilar (M_1) och lätta lastbilar (N_1) får ändrad inställelse. Dessa fordon ska genomgå kontrollbesiktning fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Besparingen för fordonsägarna beräknas uppgå till ca 861 miljoner kronor/år (inkl moms), då inställelsereglerna trätt ikraft fullt ut 2022, beräknat på 2014 års prisnivå.
- Inställelsemånad och inställelsetermin för personbil och lätt lastbil tas bort. Idag kontrollbesiktas ca 82 % av lätta släpvagnar enskilt. Tas bilens inställelsetermin bort, kan betydligt fler kontrollbesikta sin lätta släpvagn tillsammans med bilen. 2014 genomgick 230 000 lätta släp av kategori O2 (751-3500 kg) kontrollbesiktning. Det skulle innebära att ca 184 000 kontrollbesiktades enskilt. En 50 % ökning av kombinerade kontrollbesiktningar skulle innebära ca 92 000 färre enskilda resor, vilket innebär ytterligare minskade utsläpp av ca 330 ton koldioxid per år. Fordonsägarnas kostnader för att åka och besikta dessa släpvagnar beräknas uppgå till ca 10,5 miljoner kronor/år⁴⁰. Förändringen innebär även ca 1,76 miljoner färre resor till besiktningsföretagen vilket motsvarar minskade utsläpp på ca 6 343 ton koloxid per år.
- Nya föreskrifter om "annan kontroll genom polisman" innebär att ca 27000 fler enklare fordonskontroller genomförs av poliser i yttre tjänst som inte har ett förordnande för flygande inspektion. om hälften av kontrollerna leder till ett besök hos besiktningsorganen och den genomsnittliga kostnaden för kontrollen är 500 kronor (se 6.1.7) innebär det ökade kostnader på ca 6,75 miljoner kronor per år (inkl moms).

Sammantaget innebär de föreslagna ändringarna minskade kostnader på ca 955-967 miljoner kronor (inkl moms) för konsumenterna. Den största posten är ändrad inställelseperiod för personbilar och lätta lastbilar. Transportstyrelsens erfarenhet är att konsumenterna hittills varit ganska prisokänsliga för denna typ av tjänst (källa: Fordonsbesiktningsmarknaden 2014, TSV 2014:1445⁴¹). Det kan bero på att besiktningskostnaden utgör 1 % den totala bilkostnaden för en 185 000 kronors personbil som körs 1 500 mil per år⁴².

⁴⁰ Antalet besiktningar är multiplicerat med 114 kronor, vilket är fordonsägarens genomsnittliga kostnad för frånvaro och resa.

⁴¹ www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/fordon/besiktning/rapport-om-fordonsbesiktningsmarknaden-2014.pdf

⁴² Källa: Motormännens bilkostnadsräkning 2013 / Danske Bank Markets

Konsumenter påverkas inte i någon större utsträckning av förslagen som rör direktiv 2014/47/EU, förutom att dessa i andra hand kan dra nytta av säkrare transporter.

7.5.3 Polismyndigheten

Polismyndigheten påverkas i hög grad med ökade kostnader av kraven på 5 % av flygande inspektioner av registrerade fordon i Sverige. Den påverkas också av krav på utbildning av bilinspektörer samt krav på utrustning för kontrollenheterna som används i flygande inspektion. Polismyndigheten kommer antagligen att anställa fler bilinspektörer för att möta det ökade behovet av dels antalet utförda flygande inspektioner, dels för att möta det ökade kravet på utbildning och kompetens. Oftast har dessa bilinspektörer en bakgrund från ett besiktningsorgan. Myndigheten kommer sannolikt att köpa mer tjänster av besiktningsorgan, genom att tekniker hyrs in samt att strategiskt placerade besiktningsstationer används vid flygande inspektion. Om 20 % av ca 11 500 framtida flygande inspektioner kommer att ske i hall, innebär det en kostnad för Polismyndigheten på ca 2,3 miljoner kronor per år. Om 20 besiktnings tekniker får ett uppdrag av Polismyndigheten för att bistå vid flygande inspektion och dessa hyrs in på deltid, uppskattar Transportstyrelsen att Polismyndigheten får en ökad utgift på ca 8,8 miljoner kronor per år (beräknat på 500 kronor per timme, 110 dagar per år). Polismyndigheten kan komma att få ökade utgifter för anskaffning av utrustning för flygande inspektion. Någon samlad bild på vilket behov som finns är oklart då denna utredning genomfördes. Om Polismyndigheten behöver anskaffa utrustning för 200 000 kronor för varje län, uppgår värdet till 4,2 miljoner kronor.

Polismyndigheten behöver utbilda personal som arbetar med kontroll av lastsäkring, som en följd av nya regler. Transportstyrelsen bedömer att en sådan utbildning tar 8 timmar och berör ca 200 poliser och bilinspektörer. Kostnader bedöms uppgå till ca 640 000 kronor, baserat på interna instruktörer och en kostnad av 400 kronor per timme per polis/bilinspektör.

Transportstyrelsen, tidigare Vägverket, har följt upp utfallet av flygande inspektion sedan 1995. Antalet flygande inspektioner av tunga fordon uppmättes till 5 % år 2011. För att klara målet på 5 % inspekterade tunga fordon, ska polisen utföra ca 11 500 flygande inspektioner. I slutet av 2014 fanns 133 poliser förordnade att utföra flygande inspektioner på tunga fordon. Vid Polismyndigheten fanns även 68 bilinspektörer som också har förordnande att utföra flygande inspektioner på tunga fordon. Sammantaget var myndighetens resurser 201 personer vid utgången av 2014. Det innebär att Polismyndigheten, baserat på nuvarande arbetstakt, behöver anställa ca 70 fler inspektörer för att uppfylla målet på 11 500 flygande inspektioner på tunga fordon. Myndighetens lönekostnad kommer öka med ca 36 miljoner

kronor enligt Transportstyrelsens beräkning. Till denna summa tillkommer kostnader för lokaler, fordon etc. för de nyanställda samt lönebikostnader.

Att utbilda en polis eller bilinspektör att utföra flygande inspektion är en av de dyraste utbildningarna som polismyndigheten har. Enligt muntlig information från Polishögskolan kostar utbildning för en person 70 000 kronor. Artikel 8 i direktiv 2014/47/EU anger att inspektörer som genomför flygande inspektion ska uppfylla de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 och bilaga VI till direktiv 2014/45/EU. Kravet innebär att poliser som i framtiden förordnas att utföra flygande inspektion, ska ha samma bakgrund och utbildning som besiktningstekniker.

Transportstyrelsen uppskattar att Polismyndigheten får en ökad kostnad på ca 52 miljoner kronor för samtliga förslag som myndigheten påverkas av. Vissa kostnader är en engångskostnad, såsom utbildning och utrustning, medan andra, såsom personalkostnad kvarstår för varje år och anställd.

7.5.4 Övriga företag

Det finns ett stort antal företag på marknaden som servar och reparerar fordon. Om vissa fordonsägare väljer att inte lämna in sin bil på service i samma utsträckning som med dagens besiktningintervaller kan dessa företagare få minskade intäkter som följd. Det är dock svårt att säga om, och i så fall i vilken utsträckning, dessa företag skulle påverkas. Vad som talar emot en stor minskning av service och reparationer är det faktum att bilar med verifierad och känd servicehistorik betingar ett högre andrahandsvärde än bilar som inte genomgått fordonstillverkaren program. Ett annat skäl är fordonens teknikutveckling som innebär att allt färre fordonsägare har kunskap och utrustning för att reparera moderna fordon på egen hand. Antalet brister på fordonen är dock i samma omfattning oavsett vilken periodicitet kontrollbesiktning sker, vilket innebär att detaljhandels omsättning inte kommer att påverkas i någon större omfattning.

Fordonsverkstäder får en ökad beläggning när flygande inspektioner ökar i antal och fler fel på fordonen upptäcks.

Företagare inom transportnäringen påverkas av krav på flygande inspektioner på minst 5 % av tunga fordon registrerade i Sverige. Det skulle i så fall bli en ökad kontroll mot nuvarande läge med ca 3000 fler flygande inspektioner på tunga fordon (3,7 % år 2014). Om varje inspektion antas ta 30 minuter innebär 3000 fler kontroller en kostnad för Sveriges företag när fordonet inte körs. Även om kostnaden drabbar företag, har Transportstyrelsen uppfattat att branschen ser denna ökning som positiv eftersom kostnaderna kommer att bäras av de som inte uppfyller föreskrivna krav. Kontrollerna kommer förhoppningsvis leda till en sundare konkurrens på lika villkor.

Om antalet besiktningstekniker minskar påverkas även de utbildnings- och certifieringsföretag som utbildar teknikerna. Hur mycket det påverkar företagets intäkter är svårt att uppskatta. De som utbildar förare och företagare inom lastsäkring kan få fler uppdrag. Även de utbildare som finns för yrkeskompetenstillstånd och yrkestrafiktillstånd kan få utökad verksamhet i och med att förare och företagare ska ha ökad kunskap om lastsäkring.

De företag som tillverkar och säljer utrustning för till exempel emissionsmätning kan komma att få ökad försäljning till en början eftersom framförallt Polismyndigheten behöver anskaffa en del utrustning för flygande inspektion. Någon samlad bild på vilket behov som finns är oklart då denna utredning genomfördes. Om Polismyndigheten behöver anskaffa utrustning för varje län för 200 000 kronor uppskattar Transportstyrelsen att värdet uppgår till 4,2 miljoner kronor.

7.5.5 Statens finanser

Transportstyrelsens förslag innebär minskade momsintäkter på mellan 133 och 135 miljoner kronor årligen. I övrigt påverkas statens finanser inte i nämnvärd omfattning av föreslagna författningsändringar för direktiv direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU. Däremot kan värdet av AB Svensk Bilprovning, som ägs av staten, komma att påverkas av föreslagen i utredningen.

7.5.6 Samhället i övrigt

Trafiksäkerhet

Med utgångspunkt från olycksstatistiken från Strada och olycksvärdering enligt "Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn": ASEK 5.2 (källa: Trafikverket, planerings- och analysmetoder) kostar trafikolyckorna med A-traktorer samhället mellan 44 – 90 miljoner kronor per år. Detta innebär, att även om endast en svårt skadad personskadeolycka skulle förhindras genom att A-traktorer omfattas av periodisk kontrollbesiktning, överstiger vinsterna för samhället i jämförelse med kostnaden för ägarna av A-traktorer, vilken beräknas uppgå till ca 2 miljoner kronor. Enligt ASEK 5.2 är olycksvärderingen 4 412 000 kronor, uttryckt i 2010-års penningvärde, för en svårt skadad. För ett dödsfall är olycksvärderingen 23 739 000 kronor.

Om antalet trafikolyckor, som direkt eller indirekt beror på en teknisk fordonsbrist, uppgår till 5 % av samtliga personskadeolyckor så skulle det ske ca 800 trafikolyckor per år. Om dessa skulle öka i antal med 50 % p.g.a. en övergång till direktivets grundkrav beträffande besiktningintervall, skulle det resultera i 400 fler personskadeolyckor per år. Om vi antar att 52 av dessa 400 olyckor klassificeras som svårt skadade, skulle detta kosta det

svenska samhället ca 305 miljoner kronor/år. Det är dock oerhört svårt att uppskatta hur stor påverkan en utglesning av kontrollbesiktning av lätta fordon har på trafiksäkerheten.

Genom Transportstyrelsens förslag på förändringar av intervallet på kontrollbesiktningar av lätta bilar, undantag för släpvagnar med en totalvikt under 750 kg, utökade undantag för historiska fordon samt genom avskaffandet av slutsifferstyrningen, kommer trafikarbetet att minska med ca 34 021 000⁴³ fordonskilometer. Enligt ASEK 5.2 är marginalkostnaden för trafikolyckor den riskökning som ytterligare ett fordon i trafiken bidrar till, tillsammans med de samhällsekonomiska kostnader som uppstår till följd av olyckor. ASEK rekommenderar att marginalkostnaden för personbil anges till 0,15 kr/fkm, i 2010 års prisnivå. Ovanstående förslag innebär att samhället bör spara ca 5 miljoner kronor på färre transporter till besiktningsorganen.

Förslagen som rör direktiv 2014/47/EU kommer att öka trafiksäkerheten genom att fler bristfälliga fordon upptäcks.

Miljö

En minskning av antalet kontrollbesiktningar av lätta bilar och släpvagnar, på grund av förändrade intervaller, genom att slutsifferstyrningen tas bort och genom undantag från kontrollbesiktningskrav, beräknas minska antalet körda kilometer med 34 miljoner körda kilometer vilket motsvarar ca 6 123 ton koldioxid per år. Ett borttagande av kravet på besiktning av släpfordon med en vikt under 750 kg medför minskade utsläpp. Eftersom ca 82 % av lätta släpvagnar kontrollbesiktas enskilt, innebär detta ca 98 400 färre bilresor till och från besiktningsorgan vilket motsvarar minskade utsläpp på ca 354 ton koldioxid per år⁴⁴. Miljön påverkas också positivt i och med att fler bristfälliga fordon upptäcks vid flygande inspektion, enligt de förslag som rör direktiv 2014/47/EU, som brister på grund av för hög bullernivå eller för höga emissionsvärden. En utglesning av intervallet för lätta fordon innebär dock att upp emot 50 000 fordon kommer att köra omkring med bristfälliga bilar, med avseende på det avgasrenande systemet eller utebliven motorservice. Om man antar att dessa fordon kör 1200 mil på ett år och multiplicerar med antalet Km med ASEK rekommenderade

⁴³ Beräkningen är baserad på 1 415 050 färre kontrollbesiktningar av lätta bilar, 100 000 färre historiska fordon, 94 000 släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg samt 92 000 färre transporter till besiktningsorganen beroende på avskaffandet av inställelsemanad x 20 km.

⁴⁴ Om varje sådan resa antas vara 20 kilometer innebär det ca 1 968 000 färre körda kilometer per år. Om vi vidare antar att dragfordonet släpper ut 180 gram koldioxid per kilometer innebär det minskade utsläpp på ca 354 ton koldioxid per år.

marginalkostnader för luftföroreningar av vägtrafik (0,06 Kr/fkm i prisnivå 2010) så uppgår kostnaden till ca 36 miljoner kronor. Med bakgrund av detta anges miljökonsekvenserna totalt till noll.

7.5.7 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

För Transportstyrelsens del innebär implementeringen av direktiv 2014/45/EU kostnader för vägtrafikregistret oavsett vilka alternativ som beslutas. Styrelsen uppskattar att förändringar i vägtrafikregistret kommer att kräva 5-6000 arbetstimmar till en kostnad av 4,5 miljoner kronor (750-800 kr/arbetstimme).

Att systemet med inställesemånad och inställestermin tas bort påverkar även fordonsägarna. Transportstyrelsen har skyldighet att informera medborgare och näringsliv om vilka regler som gäller. Genom de övergångsregler som Transportstyrelsens förordar kan Transportstyrelsen informera fordonsägaren direkt t. ex via fordonskatteavin. Transportstyrelsen kommer också att använda sig, i så stor utsträckning som det är möjligt, av sina egna befintliga kanaler och nyttja de upparbetade kontaktvägar som finns med olika samarbetspartners för att sprida information och föra dialog. Kostnader för kommunikationsinsatser är svårt att uppskatta tre år framåt i tiden då människors sätt att kommunicera och tekniken ständigt utvecklas.

En utbyggnad av riskvärderingssystemet enligt direktiv 2014/47/EU innebär ett merarbete med ökade kostnader för Transportstyrelsen. Dessa kostnader blir större i uppstarten än i förvaltningsfasen och är svåra att beräkna.

Om antalet besiktningsstationer minskar, minskar ackrediteringsarbetet för Swedac vilket innebär minskade intäkter för myndigheten. Hur mycket det påverkar myndighetens intäkter är svårt att uppskatta.

Skatteverket påverkas inte eftersom reglerna om fordonskatt regleras i annan lagstiftning oberoende av besiktningsintervall och inställestermin.

7.5.8 Sammanställning av de samhällsekonomiska

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag				
Besiktningsorgan	-524 000 till -534 000	Ökande antal flygande inspektion kan ge uppdrag från Polis-	Ev. sämre resultat för besiktningsorgan på mindre orter	Minskat antal besiktningar

		myndigheten		
Transportföretag		Säkrare transporter	Fler flygande inspektion ger fler stillastående fordon	Positivt för branschen med säkrare fordon
Serviceföretag/-fordonsverkstäder		Ökande andel service/reparation av tunga fordon	Ägare av lätta bilar lämnar mer sällan in bilen till service	
Konsumenter				
Fordonsägare	955 000 till 967 000		Ev. högre priser på besiktningar	Fordonsägarnas kostnader för besiktning, restid och reskostnader
Konsumenter som använder sig av transportföretag		Säkrare transporter		Hänsyn tagen till ökat antal flygande inspektioner
Statens finanser	-133 000 till -135 000	-	-	Minskade momsintäkter
Samhället i övrigt				
Trafiksäkerhet		Ökad kontroll av A-traktor Färre antal resor till besiktning ger mindre risk för olyckor	Utglesning av kontroll av lätta bilar	Svårt att bedöma om det totalt är positivt för trafiksäkerheten med förslagen
Miljö		Minskat avgasutsläpp från fordon	Minskad kontroll av bilars miljökrav	Minskande utsläpp från fordon blir positivt för miljön
Myndigheter och andra offentliga organ				
Polismyndigheten	-52 000	Ökad kontroll av bristfälliga fordon i yrkesmässig trafik	Kostnader för ökat antal anställda, utrustning och utbildning	
Transportstyrelsen	-4 500	Färre inställelse-regler för fordon förenklar förvaltningen av vägtrafikregistret	Informationsinsatser	Kostnad för arbetstid för förändringar i vägtrafikregistret. Dock samma kostnad oavsett alternativ.
Totalt	229 500 till 253 500			

7.6 Fördelningsanalys

Besiktningens organens intäkter kan komma att minska med utgångspunkt från dagens prisnivå. Konsumenternas (fordonsägarnas) kostnader för kontrollbesiktning minskar i motsvarande grad. Fordonsägarna slipper även kostnader för bilresan och drivmedel vilket gör att konsumenternas totala kostnadsminskning blir betydligt högre än besiktningens organens eventuella minskade intäkter. Det minskade trafikarbetet med anledning av utglesningen av kontrollbesiktning av lätta fordon samt borttagandet av kontrollbesiktning för släpfordon upp till 750 kg gör att miljön i form av minskade utsläpp påverkas positivt. Kontrollbesiktning av A-traktorer påverkar trafiksäkerheten positivt.

Det ökande antalet flygande inspektioner påverkar företag inom transportområdet både positivt och negativt. Företagen drabbas av minskade intäkter när fordonet står stilla för att kontroll sker i form av flygande inspektion. Dock kan transportererna komma att bli säkrare efter en kontroll då fel kan upptäckas och åtgärdas i tid så att en olycka eller ett avbrott i transportarbetet förebyggs. Polismyndigheten kommer att få ökade kostnader i och med att antalet kontroller av flygande inspektion bör öka för att uppnå femprocentmålet. Myndigheten beräknas också få ökade kostnader för utbildning och utrustning.

7.6.1 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmål – tillgänglighet

Riksdagen har beslutat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge företag och människor en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Införlivandet av direktiv 2014/45/EU och 2014/47/EU kommer att påverka både företag och människor i Sverige. Periodisk kontrollbesiktning är något som berör i stort sett alla fordonsägare. Transportstyrelsen föreslår att Sverige gör en förändring av systemet när det gäller styrningen av inställelsen till periodisk kontrollbesiktning samt hur ofta en lätt bil behöver genomgå en periodisk kontrollbesiktning.

Systemet med slutsifferstyrd inställelse avvecklas och att datumet för den senaste genomförda godkända kontrollbesiktningen styr hur länge den lätta bilen får användas innan nästa kontrollbesiktning. Detta förslag kommer att öka tillgängligheten för fordonsägaren eftersom hen själv kan välja när på

året kontrollbesiktningen ska ske. Ägaren behöver heller inte ta hänsyn till någon inställetstermin, utan har möjlighet att utnyttja speciella erbjudanden från besiktningssorgan.

En utglesning av periodiciteten för lätta bilar kommer naturligtvis att påverka kundunderlaget för mindre stationer i glesbygden. Ett framtida scenario är sannolikt en prisökning för att täcka inkomstbortfallet, men som tidigare nämnts i utredningen är fordonsägarna tämligen prisokänsliga när det gäller kontrollbesiktning eftersom denna utgiftspost är relativt liten i sammanhanget. I tätorter där flera besiktningssorgan konkurrerar om kunderna, kommer sannolikt personalneddragningar ske såvida inte priset går upp. I andra hand kan även bilverkstäder och detaljister påverkas negativt, men det är mycket svårt att bedöma i vilken omfattning en sådan nedgång kan bli.

Införlivandet av kraven som rör polisens flygande inspektion kan påverka villkoren för företagarna i glesbygd. Eftersom direktivet vill höja kvalitetskraven på de tekniska kontrollerna som polis och bilinspektörer genomför på den tunga trafiken, kräver direktivet att polisen även ska ha mobil- eller fastutrustning för att kunna genomföra dessa kontroller. Ett alternativ är annars att lotsa fordonet till en närliggande kontrollbesiktningssstation. Dessa krav kan komma att påverka den yrkesmässiga trafiken negativt i glesbygd om inga kontroller sker där, för att polisen inte har tillgång till mobil- eller fasta kontrollplatser.

Som ett komplement till de ökade kraven för att utföra flygande inspektion, samt den föreslagna utglesningen av periodiciteten på lätta bilar, avser Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om den i fordonslagen benämnda "annan kontroll genom polisman". Denna kontroll kan beskrivas som en enklare teknisk kontroll, som varje polis bör kunna utföra. Kontrollen skulle vara positiv för polisens verksamhet i glesbygd, i syfte att upprätthålla en säker trafik.

Hänsynsmålet - Säkerhet, miljö och hälsa

Riksdagen har beslutat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Periodisk kontroll av fordon och flygande inspektion är samhällets två verktyg för att kontrollera att fordonsägaren har tagit ansvar för sitt fordon och håller det i trafikvärdigt skick.

Med bakgrund av detta föreslår Transportstyrelsen att dessa kontroller ska införas för vissa fordonsslag, medan andra fordonsslag kan få en utglesad intervall och för somliga kan den periodiska kontrollen utgå helt. När det gäller bil ombyggd till traktor, den s.k. A-traktorn, anser Transportstyrelsen

att dessa fordon bör underkastas en periodisk kontroll vartannat år. Idag sker ingen periodisk kontroll alls och det rimmar mycket illa med målet om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa fordon är ofta väl begagnade och har ofta ett mycket eftersatt underhåll, varför en periodisk kontroll är motiverad till skillnad mot lätta släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg. Dessa fordon används i mycket liten omfattning och det är även mycket få system och komponenter som överhuvudtaget kan krångla, varför en periodisk kontroll föreslås tas bort.

Periodisk kontrollbesiktning har en positiv effekt på säkerheten och miljön. Men frågan är om inte dessa kontroller kostar mer än de genererar i eventuell vinst för trafiksäkerheten och miljön idag. Fordonen har utvecklats mycket under de senaste 20 åren, då den senaste revisionen genomfördes beträffande kontrollbesiktning och flygande inspektion. Både när det gäller trafiksäkerheten och miljön, är den framtida måluppfyllelsen beroende av en väl fungerande fordonspark. Idag har nya fordon ny teknik, som syftar till att öka trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. Dessa system har dock i regel egna kontrollfunktioner och påtalar även för föraren att det är ett fel i systemet. Periodisk kontroll har därför inte samma mervärde för fordonsägaren, som för 20 år sedan då merparten av fordonsparken bestod av bilar från 1980 – 1997.

Transportstyrelsens bedömning är att målet säkerhet, miljö och hälsa dock sammantaget påverkas positivt med de föreslagna förändringarna, se under avsnittet 7.5.6.

7.7 Vad är förslaget

Förslaget innebär i huvudsak en implementering av de minimikrav som återfinns i direktiv 45 om kontrollbesiktning för personbilar och lätta lastbilar. Transportstyrelsen har också förslag för övriga fordon för att få konsekventa och logiska regler för kontrollbesiktningen. Förslaget innebär också att en 5 % måluppfyllelse för flygande inspektion införs i fordonsförordningen.

7.8 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Regleringen går utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering i och med att Transportstyrelsen föreslår förändringar av kontrollbesiktning för vissa andra fordonstyper än de som regleras i direktiv 2014/45/EU.

Vidare föreslår utredningen att flygande inspektion på tunga fordon ska motsvara 5 % av de som är registrerade i vägtrafikregistret. I direktivet anges nyttofordon vilket är ungefär samma sak som i Sverige avses med

fordon som används yrkesmässigt, dock är direktivets definition ett något vidare begrepp.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

4 kap

26 a

Se nedan under avsnitt 8.4.

6 kap.

2 §

I paragrafen görs ett tillägg så att även en polisman eller en bilinspektör kan förelägga om kontrollbesiktning som en konsekvens av vad i övrigt gäller om vem som kan förelägga om kontrollbesiktning. En närmare beskrivning om förslaget finns under 6.1.9.

3 §

Paragrafen är omskriven med hänsyn tagen till de förslag om kontrollbesiktning som ges i utredningen. Hänvisning sker till 6 och 7 §§ eftersom 4 och 5 §§ och 8-9 §§ upphör att gälla. I paragrafen läggs en möjlighet in att vissa fordon får undantas från kravet på periodiskt återkommande kontrollbesiktning, se även under 8 kap. 16 §. Undantagsmöjligheterna beskrivs närmare under 6.1.6. Förslag om ändrade regler för kontrollbesiktning beskrivs under 6.1.7.

6 §

I denna paragraf beskrivs i en uppräkningslista de fordon som ska kontrollbesiktas årligen. Här finns den uppräkningslista som i nuvarande regler finns under 10 §.

7 §

Paragrafen innehåller en uppräkningslista av de fordon som ska kontrollbesiktas i det nya förslaget första gången efter fyra år och därefter vartannat år. De fordon som räknas upp finns under nuvarande 8 §.

11a §

Se under avsnitt 8.4 nedan.

15 §

I denna paragraf korrigeras hänvisningen i första stycket och bestämmelsen med avseende på när körförbud inträder, enligt andra stycket, tas bort

eftersom det inte behövs när besiktningstermin och slutsifferstyrning tas bort. Detta är beskrivet under 6.1.8.

17 §

Eftersom Transportstyrelsen avser att föreskriva om annan kontroll genom polisman, se 6.3.7, behövs ett tillägg i denna paragraf.

23 a §

Det svenska procentmålet för flygande inspektioner i förhållande till antalet registrerade tunga fordon, se artikel 5 i direktiv 2014/47/EU, anges i en ny paragraf. Det finns beskrivet under 6.3.2.

23 b §

Paragrafen är ny och innehåller en bestämmelse om att besiktningsprotokoll och kontrollrapport från flygande inspektion ska medföras i fordonet, enligt krav i direktiv 2014/47/EU. Det finns beskrivet under 6.3.4.

24 §

Se avsnitt 8.5 nedan.

27 §

Eftersom Transportstyrelsen avser att föreskriva om annan kontroll genom polisman, se 6.3.7, behövs ett tillägg i denna paragraf.

33 §

Paragrafen är ny och innehåller en hänvisning till 26-28 och 30-32 §§ för att annan kontroll genom polisman

8 kap.

9 §

Paragrafen innehåller en ny bestämmelse i punkt 5 om sanktioner om inte besiktningsprotokoll om kontrollbesiktning och kontrollrapport från flygande inspektion, enligt 6 kap. 23 b §, finns med i fordonet. En närmare beskrivning finns under avsnitt 6.3.7.

16 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter på vissa områden. Transportstyrelsen får mandat att föreskriva om omfattningen av kontroll av säkring av last enligt direktiv 2014/47/EU, vilken läggs till som en ny punkt se 6.3.6. Transportstyrelsen får mandat att föreskriva om utrustning för att utföra flygande inspektion enligt direktiv 2014/47/EU som läggs till som en ny punkt, se 6.3.5.

21 §

Paragrafen motsvarar de krav som ställs enligt direktiv 2014/47/EU på en nationell kontaktpunkt som Transportstyrelsen blir. Det anges också, med hänvisning till direktivet, vilka andra uppgifter som Transportstyrelsen ska fullgöra.

21 a

I paragrafen anges Transportstyrelsen som nationell kontaktpunkt enligt direktiv 45.

8.2 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

13 kap.

7 §

Transportstyrelsen får mandat att föreskriva om säkring av last på fordon och därvid också föreskriva om krav på dokumentation vid lastsäkring och krav på lastsäkringsutrustnings egenskaper.

8.3 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

3 kap.

2 §

Här införs en ändring så att uppgifter om besiktningresultat som har införts i besiktningssprotokoll ska gallras först tre år efter det att ett fordon har avregistrerats ur vägtrafikregistret enligt krav som ställs i direktiv 2014/45/EU, se under avsnitt 6.1.9.

7 kap.

1 §

I paragrafen införs förändringar med anledning av att slutsiffran inte längre avgör inställesemånad för kontrollbesiktning. Bestämmelserna i det andra stycket behövs därför inte längre.

8.4 Förslaget om förordning om ändring i förordningen (1975:48) om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap

Punkt 3B. i övergångsbestämmelserna upphör att gälla eftersom bestämmelserna om kontrollbesiktning förs in i 6 kap. 7 § fordonsförordningen. Vidare byts ordet Vägverket ut mot Transportstyrelsen i punkt 5.

8.5 Övriga författningsändringar

I fordonsförordningen finns hänvisningar till det direktiv som upphör, 2009/40/EG, se 4 kap. 26 a § och 6 kap. 11 a och 24 §§. Paragraferna har uppdaterats med hänvisning till direktiv 2014/45/EU. I förordning om vägtrafikregister införs också en hänvisning till ändringsdirektivet 2014/46/EU i 6 kap. 11 §. I bilaga 1 punkt 4 i förordningen om vägtrafikregister läggs ”annan kontroll genom polisman” till i rubriken. Kontrollform samt riskvärde läggs till i listan. Detta för att utfallet från annan kontroll genom polisman samt riskvärde ska kunna sparas och utsökas i registret.

Bilaga

Bilaga 1 - Statistik från Swetic

Bilaga 2 - Direktiv 2014/45/EU

Bilaga 3 - Direktiv 2014/46/EU

Bilaga 4 - Direktiv 2014/47/EU