

Datum
2012-09-05Dnr/Beteckning
TSV 2012-3313Ert datum
2012-08-22Er beteckning
N2012/4226/TERegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till förordning om kontrollbesiktning- frågor KOM (2012) 380. Förslag till ändring i di- rektiv om registreringsbevis KOM (2012) 381. Förslag till förordning om flygande inspektion KOM (2012) 382.

Sammanfattning

Kommissionens förslag handlar om utökade krav på vilka fordon som ska kontrollbesiktigas, hur ofta besiktningen ska ske, hur besiktningssystemet oberoende ska säkerställas, vad som ska ligga till grund för bedömning av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter besiktningsteknikern ska ha. Kommissionen föreslår även krav på hur många fordon som ska kontrolleras efter väg i varje medlemsland, vilka fordon som ska kontrolleras efter väg, att kontrollen ska utgå från ett riskvärderingssystem, vad som ska ligga till grund för bedömning av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter trafikpolisen eller bilinspektören ska ha.

Förslaget ökar kostnaderna för många fordonsägare och den svenska staten utan att de på ett märkbart sätt förbättrar trafiksäkerheten eller miljö.

Transportstyrelsen är positiv till förslag som leder till en ökad internationell harmonisering av besiktning av motorfordon och släpvagnar. Det underlättar den inre marknaden där fordon ska kunna registreras i vilken medlemsstat som helst inom unionen. Styrelsen är även positiv till förslag som ökar en internationell harmonisering av flygande inspektioner av kommersiell trafik inom unionen.

Transportstyrelsen är negativ till förslagen som innebär tätare besiktningintervaller, besiktning av långsamtgående fordon samt besiktning av entusiastfordon. Många av förslagen kommer enbart öka de administrativa kostna-

derna för staten, särskilt Transportstyrelsen, utan att de ger effekt på trafik-säkerhet och miljö.

Transportstyrelsen är tveksam till en mängd av förslagen, t.ex. om ett bevis om godkänd kontrollbesiktning, ett kvantitativt mått för antalet flygande inspektioner m.m. Kostnadsnyttan måste utredas närmare.

Sammantaget anser Transportstyrelsen att förslaget har en undermålig analys beträffande kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Europaparlamentet och Rådet bör inte anta ett förslag som kommer att innebära höga kostnader för medlemsländerna och som inte kan redogöra för konsekvenserna på ett tillfredställande sätt. Styrelsen anser även många av förslagen är tveksamma i förhållande till proportionalitetsprincipen. Förslaget innehåller mängd minimikrav, som t.ex. kontrollpunkter och intervaller, som tillåter medlemsländerna att införa nationella skärpningar. Då blir det ingen fullständig harmonisering av reglerna, varför Transportstyrelsen anser att dessa krav lika gärna kan meddelas i formen av direktiv. Förslagen saknar även en del reglering vilket innebär att Sverige fortfarande behöver meddela nationell lagstiftning för att få ett väl fungerande kontrollbesiktningssystem.

Förslaget möjliggör inte heller att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i ett annat land inom unionen, vilket borde vara möjligt om vi har harmoniserade regler. Styrelsen är även tveksam till den faktabakgrund som kommissionen hänvisar till. Merparten av rapporterna är utgivna av företag som själva är verksamma på besiktningensmarknaden.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen avstyrker förslaget, att vägmätarställningen kommer att avgöra personbilars och lätta lastbilars kommande inställelseperiod. Har man sådana urvalskriterier skapar man ett incitament för manipulering av mätarställningar. Vi vet att det redan idag förekommer fusk med mätarställningar. Styrelsens erfarenhet är att skötsel samt produktkvalitet indikerar om fordonet är behäftat med brister eller ej.

Vidare måste det införas föreskrivna krav på vägmätare för personbilar och lätta lastbilar samt krav på att vägmätarutrustningen fungerar. Vid framtagande av tekniska krav för vägmätare måste det införas krav att manipulation försvåras eller förhindras.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att ändra inställelseregler för släpvagnar och motorcyklar. Styrelsen anser att skärpta inställelseperioder för motorcyklar och lätta släpvagnar sannolikt inte leder till några betydande trafiksäkerhetsvinster. Förslaget ökar kostnaderna för fordonsägare och leder till fler resor, vilket inverkar negativt på miljön.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget att undanta lätta släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg på kravet om periodisk kontrollbesiktning. Idag kontrollbesiktigas dessa fordon vartannat år. Styrelsen anser att lätta släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg och som saknar färdbröms, kan undantas från kravet på periodisk kontrollbesiktning. Det måste utredas närmare om kravet kan slopas även för släpvagnar med en totalvikt av högst 750 kg och som har ett färdbrömsssystem eller om det är befogat med kontrollbesiktning vart annat år eller med längre period emellan inställelserna.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om kontrollbesiktning av mopeder. Det är möjligt att införa kravet på moped klass 1, eftersom de är registrerade och får framföras i 45 km/h. Det är svårare att hantera ett kontrollbesiktningsskrav på moped klass 2. Dessa är inte registrerade, så Transportstyrelsen måste finna en metod att administrera kontrollen av moped klass 2. Ett alternativ kan vara att införa krav på registrering och registreringsbesiktning med omfattande kostnader som följd. Moped klass 2 har en konstruktiv hastighet av max 25 km/h (30 km/h för äldre nationellt godkända). Det innebär att fordonsägaren kommer att drabbas av en högre kostnad eftersom resan till och från besiktningensföretaget tar längre tid eller för hyra av ett transportfordon. För närvarande har Transportstyrelsen inte fått några indikationer på att mopeder är behäftade med tekniska brister i sådan utsträckning att det bör krävas periodisk kontrollbesiktning av dessa fordon.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om kontrollbesiktning av traktorer med högre hastighet än 40 km/h. Styrelsen anser att fordonen ska omfattas av krav på periodisk kontrollbesiktning men att inställelseperioden ska vara samma som för motorredskap klass 1, EG-mobilkranar samt deras släpvagnar. Inställelseperioden bör vara 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.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att en kontrollbesiktning ska ske inom en period på 4 månader. I Sverige är besiktningensperioden 5 månader, en inställelsemånad samt två månader före och efter inställelsemånaden. Förslaget kommer att medföra kostnader för omfattande informationskampanjer till fordonsägarna om Sverige ska överge en slutsifferstyrd inställelse, till en 4 månadersperiod som styrs av datumet från föregående godkända kontrollbesiktning. Transportstyrelsen anser att Sverige bör som alternativ föreslå att besiktningensperioden helt slopas, så att fordonsägaren själv får styra över när kontrollbesiktningen ska ske. Fordonsägare som idag har en inställelseperiod som t.ex. infaller en tid på året då de befinner sig utomlands kan kontrollbesiktiga när de är hemma, eller passa på och kontrollbesiktiga när det är ett fördelaktigt pris. Då får även ett bevis om genomförd kontrollbesiktning en större praktisk mening. Styrelsen anser dock att kommissionens förslag i denna del går för långt och är inte i proportion med

unionens befogenheter som föreskrivs i FEUF artikel 91 beträffande transportsäkerhet och miljö.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om att någon typ av dekal eller motsvarande ska utfärdas och fästas på fordonet efter godkänd förrättning. Vi har haft ett sådant system för ca 40 år sedan i Sverige och vi vet att många länder inom EU har sådana "bevis" idag. Men ett "bevis" om "bäst-före-datum" på nästa kontrollbesiktning tillför inte Sverige något. Alla kan idag, såväl privatpersoner såsom organisationer och företag, kontrollera om ett svenskregistrerat fordon har en giltig kontrollbesiktning via internet. En återgång till ett fysiskt "bevis" kommer att kosta fordonsägarna omkring 30 miljoner kronor per år, utan att förbättra trafiksäkerheten eller miljön.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om en EU-gemensam databas som medlemsländerna ska skicka statistik och uppgifter till. Förslaget kommer att öka kostnaderna för Transportstyrelsen, vilka måste finansieras av fordonsägarna. Styrelsen anser att nyttan i förhållande till ökade administrativa kostnader måste analyseras mer.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att entusiast- och veteranfordon som är 30 år eller äldre ska kontrollbesiktigas varje år om de är ändrade eller ombyggda. Styrelsen anser att gränserna måste utgå ifrån två aspekter, dels om en kontrollbesiktning är tillämplig på fordonet och tillför ett mervärde för den enskilde och samhället, dels med utgångspunkt från fordonets användning. Styrelsen anser att den svenska modellen med kontrollbesiktning vartannat år bör föreslås.

Att fordon som ändrats, vanligtvis genom utbyte av modernare drivlina och bromssystem, ska kontrollbesiktigas varje år innebär en skärpning för svenska fordonsägare vars fordon är av årsmodell 1950 och äldre. Transportstyrelsen ser inget skäl till denna skärpning. Vägverket har tidigare utrett frågan och föreslog då besiktning befrielse från årsmodell 1959 för bilar och släpvagnar samt 1969 för motorcyklar (N2006/4984/TP).

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om ny gradering av bristerna, istället för 2x, 2 samt 3 ska begreppen "minor deficiencies", "major deficiencies" och "dangerous deficiencies" användas. Förslaget beträffande tre nivåer är bra, men kommissionen kan låta det stanna där. Om medlemsländerna graderar en brist med en siffra eller ett ord saknar betydelse. Förslaget innebär ökade administrativa kostnader för staten och besiktningföretagen i Sverige.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om 6 veckors föreläggandetid. En förändring från 4 veckor till 6 veckor kommer att öka de administrativa kostnaderna för staten och besiktningföretagen eftersom stödsystemen behöver programmeras om samt att fordonsägarna och berörda företag behö-

ver informeras om ändringen. Det är få tekniska brister på fordon som kräver en så lång tid för att bristen ska kunna åtgärdas samt att fordonet ska kunna godkännas innan föreläggandetiden gått ut. Det borde vara marknadskrafterna som styr tillgängligheten hos verkstäder och lediga tider hos besiktningsföretagen.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att införa en kontroll av koktemperatur och vatteninnehåll i bromsvätska. En sådan kontroll sker inte idag. Att införa en sådan kontroll kan förvisso öka priset något, men fordonsägaren kan på sikt ha nytta av kontrollen genom minskade kostnader för reparationer av bromssystemet. Styrelsen anser att om en sådan kontroll skulle införas, kan den införlivas i befintligt direktiv.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om krav på provningsutrustning för stötdämpare samt utrustning för att kontrollera bromsvätska. Styrelsen anser att dagens regelsystem med ett minimidirektiv är bra. Vill besiktningsföretagen erbjuda kunderna en kontroll av bromsvätskan och fordonets stötdämpare så är det bra. Det måste dock utredas närmare om kostnaderna för att införa kontrollmomenten med föreskriven utrustning är i proportion till samhällsnyttan.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att aspiranter måste ha minst 3 års relevant arbetslivserfarenhet innan man kan bli besiktningsstekniker. Kravet finns inte idag och kan komma att minska urvalet av lämpliga aspiranter. Kravet kan vara befogat eftersom besiktningssteknikern utför myndighetsutövning, men styrelsen har inte uppmärksammat på att frånvaron av relevant arbetslivserfarenhet är ett problem.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att kontrollbesiktningsresultatet ska kunna överklagas till en tillsynsmyndighet. Lämplig tillsynsmyndighet kan vara antingen Transportstyrelsen eller SWEDAC. Varje år genomförs ca 4,5 miljoner kontrollbesiktningar i Sverige. Av dessa underkänns ca 47 % vilket motsvarar ca 2 115 000 kontrollbesiktningar. Om 1 % av dessa anser att besiktningssteknikern har underkänt fordonet på felaktiga grunder, kommer ca 21 150 stycken ärenden in till myndigheten per år. Det kommer att sysselsätta ca 10 personer på heltid till en kostnad av ca 10 miljoner per år.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att polismyndigheterna ska kontrollera 5 % av antalet registrerade lastbilar, bussar och släpvagnar efter väg. Ett kvantitativt mått är enkelt att följa upp. Men det föreligger då alltid en risk att kontroller utförs i syfte att uppfylla det statistiska målet. Ska ett kvantitativt mål fastställas måste man även meddela närmare bestämmelser om andelen fullständigt utförda inspektioner, begränsade inspektioner och andel inspektioner utan anmärkning. Förslaget innebär en ökning av ca 50

% av nuvarande utfall. Förslaget kommer att medföra betydande kostnadsökningar för polismyndigheterna.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om ett nationellt riskvärderingssystem vid den ansvariga myndigheten. Styrelsen anser att grundidéerna är bra – att polismyndigheterna stoppar och kontrollerar de som missköter sig och låter skötsamma företag arbeta ifred. Styrelsen anser att det bör utredas närmare i vilken omfattning den befintliga databasen kan utvecklas för att riskvärderingssystemet ska bli så kostnadseffektivt som möjligt.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att förare av fordon ska medföra det senast utfärdade protokollet från kontrollbesiktningen och i förekommande fall det senast utfärdade protokollet från en flygande inspektion. Styrelsen har svårt att se nyttan med förslaget. Ska inspektören veta vilka protokoll som chauffören ska visa upp, så måste inspektören kontrollera fordons besiktningens status över Internet. Då borde man kunna kontrollera det senaste besiktningens resultatet också. Vill vi minska den administrativa bördan för små företag, bör Sverige verka emot förslaget.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget på kompetenskrav för trafikpoliser och bilinspektörer. Styrelsen anser att polismyndigheternas personal som arbetar med flygande inspektion ska ha en likvärdig kompetens som besiktningsteknikerna har vid ett besiktningens företag. Eftersom man tillämpar samma regler och kontrollerar samma fordon, är det rimligt att kräva samma kompetens och resultat.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget om krav på närhet till en kontrollbesiktningens station, om inspektörerna inte har med sig egen mobil utrustning för en fullständig inspektion. Ska systemet fungera innebär det att aktuell besiktningens station har möjlighet att låta polismyndighetens kontrollobjekt komma in i besiktningens hallen. Det måste även finnas en begränsning i väntetid, så att inte transportföretaget drabbas i onödan.

Ett annat problem är ersättningen till besiktningens företag. Ska åkeriet faktureras för kostnaden eller är det polismyndigheten som ska ersätta besiktningens företag?

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att lastsäkring ska ingå i kontrollen. Styrelsen anser att kontroll av lastsäkring är viktig, men det handlar om chaufförens färdigheter. De delar som gäller lastsäkringsutrustning bör flyttas till annex II som handlar om tekniska brister. Ett fordon kan inte föreläggas att åtgärda bristerna vid lastsäkring inom viss tid. Kontroll av lastsäkring måste regleras i ett eget direktiv eller förordning.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att inspektören får kontakta ansvarig myndighet i ett annat medlemsland om ett fordon är hemmahörande i

det landet. Är syftet att påskynda informationen mellan länderna är det bra. Men det kräver att kommissionen har 100 % kontroll på kontaktuppgifterna till de ansvariga myndigheterna i samtliga medlemsländer. Idag saknas aktuella adresser till vissa länder. Förordningen bör reglera närmare hur ett sådant förfarande ska gå till.

Transportstyrelsen är tveksam till förslaget att inspektören får ta ut en kontrollavgift i de fall man hittar en allvarlig eller farlig brist. Avgiften får vara lika mycket som kostnaden för en kontrollbesiktning av fordonet. Det innebär att polismyndigheten får ta ut en avgift på t.ex. 1500 kr för en tung lastbil med 3-axlar. Det innebär även att fordonets ägare drabbas av ytterligare kostnader, förutom kostnaden än stilleståndet. Eftersom förslagets kontrollprogram i annex III innehåller stor del garderingar vad gäller bedömningarna, så är det en stor risk att inspektören bedömer att minst en brist är av allvarlig art, varför fordonsägaren ska betala en avgift.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget att utfallet från den flygande inspektionen ska sparas hos myndigheten i 36 månader. Styrelsen anser dock att kravet kan ställas i befintligt direktiv.

Transportstyrelsen är positiv till förslaget att polismyndigheterna ska delta i minst 6 samordnade kontroller per år inom gemenskapen. Genom sådana insatser kan medlemsländerna få en bra bild över läget på vägarna och dra lärdomar av varandra i syfte att utveckla kontrollerna. Styrelsen anser dock att förslaget kan ställas i befintligt direktiv.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Pasi Paavola och utredare Mats Hjälms, den senare föredragande.

Staffan Widlert