



Förordning om flygande inspektion (Besiktningspaketet)

Näringsdepartementet

2012-08-24

Dokumentbeteckning

KOM (2012) 382 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG

Sammanfattning

Det övergripande syftet med förslaget är att förbättra trafiksäkerheten och minska antalet dödade i vägtrafik inom EU genom harmoniserade trafiksäkerhetskontroller av fordon. Tillsammans med förslaget till förordning om kontrollbesiktningsfrågor är målet att spara 900 - 1 100 liv årligen.

Jämfört med gällande EU-rätt anges i förslaget utökade krav på hur många fordon som ska kontrolleras i varje medlemsland, vilka fordon som ska kontrolleras efter väg, riskvärderingssystem, vad som ska ligga till grund för bedömning av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter inspektören ska ha.

Regeringen ser positivt på en ökad internationell harmonisering av flygande inspektioner av kommersiell trafik inom unionen. Regeringen är tveksam till förslaget vad beträffar antalet flygande inspektioner och riskvärderingssystemet. Förslagen kommer att ge ökade kostnader för Sverige. Jämfört med dagens nivå kan antalet inspektioner komma att behöva öka med minst 50 %. Förslaget till riskvärderingssystem ökar de administrativa kostnaderna för staten. Sammantaget vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagets ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagets mervärde.

1.1 Ärendets bakgrund

Bakgrunden till kommissionens förslag är EU:s syfte att skapa en säkrare trafik enligt riktlinjerna i "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (KOM(2011) 144, FPM2010/11:103). Ett sätt är att implementera en gemensam strategi för att kontrollera fordon, som beskrivs i kommissionens meddelande "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet – politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011 – 2020" (KOM(2010) 389, FPM2009/10:126).

Vidare syftar förslagen till att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från motorfordon enligt kommissionens meddelande "En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon" (KOM(2010) 186, FPM2009/10:98), den s.k. "20-20-20 strategin" (KOM(2008) 30, samt att bidra till luftkvalitetsmålen som beslutats i direktiv 2008/50/EG.

Förslaget ingår i det s.k. besiktningspaketet tillsammans med förslaget till förordning om kontrollbesiktningsfrågor och förslaget till ändring av direktivet om registreringsdokument. Kommissionen presenterade förslagen den 13 juli 2012.

1.2 Förslagets innehåll

Förslaget innebär i korthet följande:

- 5 % av antalet registrerade lastbilar, bussar och släpvagnar ska kontrolleras efter väg.
- Det ska finnas ett nationellt riskvärderingssystem vid den ansvariga myndigheten.
- Förare av fordon ska medföra det senast utfärdade kontrollbesiktningsprotokollet och det senast utfärdade flygande inspektionsprotokollet.
- Kompetenskrav på inspektörer.
- Krav på närhet till kontrollbesiktningsstation, om inspektörerna inte har med sig egen mobil utrustning för en fullständig inspektion.
- Lastsäkring ska ingå i kontrollen.
- Är fordonet hemmahörande i ett annat medlemsland får inspektören kontakta ansvarig myndighet i det landet för vidare åtgärder.
- Inspektören får ta ut en kontrollavgift.

- Utfallet från den flygande inspektionen ska sparas hos myndigheten i 36 månader.
- Minst 6 stycken samordnade kontroller per år inom gemenskapen.

2011/12:FPM174

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser finns i fordonslagen (2002:574) beträffande flygande inspektion och i fordonsförordningen (2009:211) beträffande vilka fordon som ska inspekteras och förelägganden. Ytterligare bestämmelser beträffande uppgifter om registrering av fordon, utfall efter kontrollbesiktningar och flygande inspektion, registreringshandlingar m.m. finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Närmare bestämmelser finns utgivna i Transportstyrelsens föfattningssamling, nämligen

- TSFS 2010:84 om kontrollbesiktning
- TSFS 2010:85 om flygande inspektion
- TSVFS 1978:9 om säkring av last
- TSFS 2010:112 om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

De ändringar som föreslås i den föreslagna förordningen påverkar innehållet i nämnda föfattningar.

Det mesta av det som föreslås i förordningen är av sådan karaktär att det innebär insatser hos Transportstyrelsen i form av ändringar av IT-system, information om besiktningsinställelse m.m. och därmed ökade kostnader. Detsamma gäller för Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna.

Övergångsbestämmelser behövs säkert i en relativt stor omfattning och det är väsentligt att analysera detta.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Enligt kommissionens konsekvensanalys ska förslaget inte påverka EU:s budget. I övrigt är de kostnader som förslaget innebär knapphändigt beskrivna.

För polismyndigheterna innebär förslagen kostnader för omarbetning av befintliga kontrollprogram, införlivande av nya kontrollprogram, utbildningsbehov, ny utrustning och mer personal för att nå det kvantitativa målet.

För Trafikverket innebär förslagen kostnader för nya kontrollplatser och drift och underhåll av dessa.

För Transportstyrelsen innebär förslaget kostnader i form av anpassning av vägtrafikregistret, nya krav på informationsutbyte och regler som behöver revideras. Utöver detta tillkommer en löpande kostnad för drift och underhåll av stödsystemen. Transportstyrelsen har preliminärt uppskattat merkostnaderna för att uppfylla kommissionens förslag till mellan 5 och 7 miljoner kronor årligen. Dessa kostnader kan förmodligen komma att betalas via avgifter men eftersom Transportstyrelsens utgifter bruttoredovisas så påverkas reformutrymmet.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på en internationell harmonisering av flygande inspektion. Det är väsentligt att underlätta vardagen för transportföretag som följer regelverken och att minska de administrativa bördorna för företagen.

Regeringen är tveksam till vissa delar av förslaget, bl.a. vad beträffar antalet flygande inspektioner och riskvärderingssystemet. Förslagen kommer att ge ökade kostnader för Sverige. Jämfört med dagens nivå kan antalet inspektioner komma att behöva öka med minst 50 %. Förslaget till riskvärderingssystem ökar de administrativa kostnaderna för staten.

Sammantaget vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagets ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagets mervärde.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

Förslaget har ännu inte remissbehandlats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Förfarandet för antagande av rättsakten sker genom ordinarie lagstiftningsförfarande enligt artikel 294 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget rör ett område där unionen inte har exklusiv befogenhet. Kommissionen anser att förslagen inte kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand och att skillnaderna mellan länderna har resulterat i negativa effekter på trafiksäkerheten och den inre marknaden.

När det gäller proportionalitetsprincipen så kommer förordningen att harmonisera vad som ska kontrolleras och hur kontrollen ska ske vid en flygande inspektion. Förslaget innehåller krav på kompetens och viss utrustning.

Kommissionens slutsats är att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Regeringen delar denna bedömning.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att remitteras i Sverige under augusti-september 2012. Det cypriotiska ordförandeskapet har aviserat att man siktar på en politisk överenskommelse om trafiksäkerhetspaketet under hösten 2012.

-