



Förordning om kontrollbesiktningsfrågor och ändring av direktiv om registreringsdokument (Besiktningspaketet)

Näringsdepartementet

2012-08-24

Dokumentbeteckning

KOM (2012) 380 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk trafiksäkerhetsprovning för motorfordon och deras släpvagnar och upphävande av direktivet 2009/40/EG.

KOM (2012) 381 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon

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 flygande inspektion är målet att spara 900 - 1 100 liv årligen.

Förslaget omfattar samtliga personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder med en konstruktiv hastighet över 25 km/h, traktorer med en konstruktiv hastighet över 40 km/h och släpvagnar till dessa fordon.

Jämfört med gällande EU-rätt anges i förslaget utökade krav på vilka fordon som ska kontrollbesiktigas, hur ofta besiktningen ska ske, hur besiktningsorganet oberoende ska säkerställas, vad som ska ligga till grund för bedömning av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter besiktnings teknikerna ska ha.

Regeringen ser positivt på en ökad internationell harmonisering av besiktning av motorfordon och släpvagnar, eftersom detta underlättar för en

Regeringen anser att fortsatta analyser behövs för att värdera förslagens kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Förslaget ökar den administrativa bördan hos många fordonsägare och i de flesta fall saknar förslaget motiveringar till detta. Förslaget medför också ökade kostnader för flera myndigheter. Trots detta är effekterna på trafiksäkerheten och miljön oklara eller begränsade. Förslaget möjliggör inte heller att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i ett valfritt land inom unionen, vilket borde vara möjligt om vi har harmoniserade regler. Sammantaget vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagens ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagens mervärde.

1 Förslaget

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 förslaget 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.

Förslagen syftar även till att minska de administrativa hinder som finns när man vill flytta ett fordon mellan medlemsländerna. Ytterligare mål är att försvåra bedrägerier med manipulerade vägmätarställningar genom obligatorisk registrering av vägmätarställning vid besiktning och genom kriminalisering av manipuleringen.

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.

Förslaget innebär i korthet följande:

- Vägmatarställningen kommer att avgöra fordonets kommande inställelseperiod. Personbilar och lätta lastbilar som har körts mer än 160 000 kilometer ska behandlas annorlunda än en bil med färre antal kilometer enligt vägmätaren, oavsett fordonets ålder.
- Inställelsereglerna för släpvagnar och motorcyklar ändras till följande inställelseintervall: vart fjärde år – vartannat år – årlig inställelse istället för som nu vart fjärde år följt av vartannat år..
- Lätta släpvagnar omfattas inte av kravet på periodisk kontrollbesiktning.
- Mopeder blir kontrollbesiktningspliktiga.
- Förslaget omfattar även traktor med högre hastighet än 40 km/h.
- Kontrollbesiktning ska ske inom en period på 4 månader. Idag har Sverige 5 månader.
- Någon typ av dekal eller motsvarande ska efter godkänd förrättning utfärdas.
- En EU-gemensam databas ska skapas av kommissionen som medlemsländerna ska skicka statistik och uppgifter till.
- Entusiast och veteranfordon som är 30 år eller äldre måste kontrollbesiktigas vartannat år om de är ändrade eller ombyggda.
- Förslaget omfattar inte 30 år eller äldre fordon i originalskick, fordon som tillhör försvaret, brandförsvaret, civilförsvaret, sjukvården och räddningstjänsten, fordon som används inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, djurhållning och fiskeodlingar och som har en konstruktiv hastighet av högst 40 km/h samt cirkus och tivolifordon med en konstruktiv hastighet av högst 40 km/h och som används inom landet.
- Ny gradering av bristerna, istället för 2x, 2 samt 3 ska begreppen ”minor deficiencies”, ”major deficiencies” och ”dangerous deficiencies” användas.
- Ny föreläggandetid, 6 veckor istället för 1 månad.
- Förslaget innehåller krav på att besiktningsprotokollet ska innehålla uppgift om koktemperatur och vatteninnehåll i bromsvätska.
- Krav på ny provningsutrustning för besiktningsföretag.
- Man måste ha minst 3 års relevant arbetslivserfarenhet innan man kan bli besiktnings tekniker.

- Kontrollbesiktningens resultatet kan överklagas till en tillsynsmyndighet. Lämplig tillsynsmyndighet som kan vara antingen Transportstyrelsen eller SWEDAC.
- En kontrollbesiktning av motorfordon och släpvagnar ska även fortsättningsvis ske i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser finns i fordonslagen (2002:574) beträffande kontrollformer och oberoende hos besiktningsorgan och i fordonsförordningen (2009:211) beträffande vilka fordon som ska kontrollbesiktigas eller registreringsbesiktigas och när besiktningen ska ske samt vem som får utföra besiktningar eller kontroller. 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 författningssamling, nämligen

- TSFS 2010:78 om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan
- TSFS 2010:84 om kontrollbesiktning
- TSFS 2010:87 om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning
- TSFS 2010:90 om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker, och
- TSFS 2010:112 om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

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

Förslaget innebär också att det ska bli straffbart att ändra vägmätarställning. Sådan reglering finns inte idag utan bestämmelser härom behöver införas i brottsbalken.

Förslaget innebär vidare insatser hos Transportstyrelsen i form av ändringar av IT-system, information om besiktningsinställelse m.m. och därmed ökade kostnader.

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

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

Förslaget kommer uppenbarligen öka kostnader på fordonsägare i två grupper, dels ägare till fordon som hittills inte varit besiktningsspliktiga eller fordon som behöver besiktigas oftare, dels ägare till fordon som har varit besiktningsspliktiga men som omfattas av ökade kontroller. I ökade kontroller ska här också inräknas merkostnader som följer av nya kontrollpunkter, nya grunder för bedömning av brister, nya krav på teknisk kontrollutrustning, nya krav på besiktningsteknikers kompetens. Ytterligare konsekvenser för fordonsägare kan uppkomma till följd av kortare inställelseperiod.

För tillverkare av fordon eller deras representanter innebär förslaget kostnader för upprättande av system för tillhandahållande av ytterligare information som ska användas vid besiktningar.

För ackrediterade verkstäder kan förslaget innebära att de inte längre får prova fordonet efter en genomförd reparation.

För besiktningsföretagen på den svenska marknaden innebär förslagen kostnader för omarbetning av befintliga kontrollprogram, införlivande av nya kontrollprogram, utbildningsbehov, ny utrustning, och att finna personal som uppfyller erfarenhetskraven.

För polismyndigheterna innebär förslagen kostnader för omarbetning av befintliga kontrollprogram, införlivande av nya kontrollprogram, utbildningsbehov och ny utrustning.

För SWEDAC innebär förslagen att de måste utföra nya typer av omfattande kontroller av både fordon och besiktningsföretag. SWEDAC har inget mandat, kostnadstäckning eller organisation för att utföra fysiska kontroller av fordon. Det tillkommer nya uppgifter, såsom examinering av besiktningstekniker vilket idag utförs av privata certifieringsorgan. Det är oklart i vilken omfattning de nya uppgifterna ska lämpligt uppdelas mellan Transportstyrelsen och SWEDAC.

För Transportstyrelsen innebär förslaget kostnader i form av anpassning av vägtrafikregistret, nya krav på informationsutbyte, ny överklagandemöjlighet av kontrollbesiktning och revidering av regler. Transportstyrelsen har preliminärt uppskattat merkostnaderna för att uppfylla kommissionens förslag till mellan 50 och 80 miljoner kronor årligen. Den enskilt största posten i denna summa är en följd av kravet på att någon typ av dekal eller motsvarande ska utfärdas efter godkänd kontrollbesiktning. 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 kontrollbesiktning. Det är väsentligt att underlätta den inre marknaden och att minska de administrativa bördorna på företagen, enskilda och myndigheter.

Regeringen anser att fortsatta analyser behövs för att värdera förslagens kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Förslaget ökar den administrativa bördan hos många fordonsägare och i de flesta fall saknar förslaget motiveringar till detta. Förslaget medför också ökade kostnader för flera myndigheter. Trots detta är effekterna på trafiksäkerheten och miljön oklara eller begränsade. Förslaget möjliggör inte heller att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i valfritt land inom unionen, vilket borde vara möjligt om vi har harmoniserade regler. Sammantaget vill regeringen framhålla att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagens ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagens mervärde.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

För närvarande inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remissbehandlats.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Artikel 91 handlar om internationella transporter och transportsäkerhet inom EU. Regeringens preliminära bedömning är att kommissionens förslag innehåller många delförslag som ligger utanför vad som rimligen kan omfattas av artikel 91 t.ex. kontrollbesiktning av motorcyklar, mopeder, vissa traktorer och veteranbilar.

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.

Regeringen ställer sig tveksamma till kommissionens bedömning. Det finns inga uppgifter i svensk statistik som visar att det skulle förekomma fordon från andra medlemsländer, som har tekniska brister som beror på en undermålig kontrollbesiktning i hemlandet. Från svensk synvinkel är t.ex. krav på viss däcksutrustning vid vinterväglag en viktigare fråga utifrån ett transportsäkerhetsperspektiv.

Vidare anger kommissionen att det nuvarande direktivet inverkar negativt på den inre marknaden. Regeringen delar den bedömningen. Men skälet till dessa problem är att fordon ska kontrollbesiktigas i den medlemsstat där det är registrerat. En förändring av denna reglering, så att medlemsländerna skulle erkänna varandras kontrollbesiktningar, skulle underlätta flytten av fordon mellan medlemsländerna. Stödet för ett sådant initiativ finns i artikel 59 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

När det gäller proportionalitetsprincipen så kommer förordningen att harmonisera de kontrollbesiktningintervaller, besiktningsterminer, metoder som ska användas, utrustning, kompetens m.m. Regeringen anser att fortsatta analyser behövs för att värdera förslagets kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Förslaget ökar den administrativa bördan hos många fordonsägare och i de flesta fall saknar förslaget motiveringar till detta. Förslaget medför också ökade kostnader för flera myndigheter. Trots detta är effekterna på trafiksäkerheten och miljön oklara eller begränsade.

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.

4.2 Fackuttryck/termer

-