



Subsidiaritetsprövning av EU-kommissionens förslag till förordning om provning av motorfordon m.m.

Sammanfattning

Utskottet prövar i detta utlåtande EU-kommissionens förslag (KOM(2012) 380) till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

Enligt utskottets uppfattning kan förslaget i sitt nuvarande skick inte ses som förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet föreslår därför att riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen.

Utskottet anser att förslaget om införande av krav på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte förenligt med subsidiaritetsprincipen. Utskottet anser att detsamma även gäller förslaget om att införa krav om årlig besiktning av motorcyklar. Detta bör vara något som även fortsättningsvis ska vara föremål för beslut på nationell nivå.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Förslagets huvudsakliga innehåll	5
Utskottets prövning	6
Subsidiaritetsprincipens tillämpning i detta ärende	6
Kommissionens bedömning	6
Regeringens bedömning	6
Vissa andra aktörers uppfattning	7
Utskottets ställningstagande	8
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över prövade dokument	11
<i>Bilaga 2</i>	
Motiverat yttrande från Sveriges riksdag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Subsidiaritetsprövning av EU-kommissionens förslag till förordning om provning av motorfordon m.m.

Riksdagen beslutar att avge ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som anges i bilaga 2.

Stockholm den 2 oktober 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Riksdagen har beretts möjlighet att lämna ett motiverat yttrande över kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, (KOM(2012) 380).

Förslaget ingår i det s.k. besiktningsspaketet (av kommissionen kallat trafiksäkerhetspaketet) tillsammans med förslaget till direktiv om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och förslag till förordning om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG.

Kommissionen meddelade den 26 juli 2012 att samtliga språkversioner av utkastet till kommissionens förslag (KOM(2012) 380) till Europaparlamentets och rådets förordning om provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG hade överlämnats till medlemsstaternas nationella parlament och att förfarandet i protokoll 2 om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna därmed inletts.

Kammaren hänvisade den 23 augusti 2012 kommissionens förslag till trafikutskottet. Fristen för att avge ett motiverat yttrande löper ut den 22 oktober 2012.

Den 24 augusti 2012 lämnades en faktapromemoria (2011/12:FPM173) till utskottet, av vilken regeringens preliminära bedömning av subsidiaritetsprincipens tillämpning i den föreslagna förordningen framgick.

Bakgrund

Förslaget ingår i det s.k. besiktningsspaketet tillsammans med förslaget till direktiv om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon och förslag till förordning om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG¹.

Bakgrunden till förslaget är att skapa en säkrare trafik enligt riktlinjerna i kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.² Ett sätt är att genomföra en gemensam strategi för att kontrollera fordon som beskrivs i kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020³.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen.

² KOM(2011) 144, 2010/11:FPM103.

³ KOM(2010) 389, 2009/10:FPM126.

Förslaget syftar vidare till att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från motorfordon enligt kommissionens meddelande En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon⁴, den s.k. 20-20-20 strategin⁵, samt att bidra till de luftkvalitetsmål som beslutats i direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa.

Förslagets huvudsakliga innehåll

Förslaget från kommissionen omfattar de gällande krav som fastställts i befintlig lagstiftning om trafiksäkerhet som omfattar besiktning. Huvuddragen i förslagen till ny lagstiftning är en utökad omfattning av det befintliga regelverket så att det även omfattar nya fordonskategorier inklusive motorcyklar samt antalet kontroller av äldre fordon med höga miltal.

I förslaget ingår att vägmätarställningen kommer att avgöra fordonets kommande inställelseperiod och att personbilar och lätta lastbilar som har körts mer än 160 000 kilometer ska, oavsett fordonets ålder, behandlas annorlunda än en bil med färre antal kilometer enligt vägmätaren.

Förslaget innebär att inställelsereglererna för släpvagnar och motorcyklar ändras till inställelseintervallet vart fjärde år, vartannat år och årlig inställelse i stället för vart fjärde år följt av vartannat år som gäller i dag.

Enligt förslaget blir även mopeder med en konstruktionshastighet över 25 kilometer per timme och traktorer med högre hastighet än 40 kilometer per timme kontrollbesiktningsskyldiga. Entusiast- och veteranfordon som är 30 år eller äldre måste enligt förslaget kontrollbesiktigas vartannat år om de är ändrade eller ombyggda.

Förslaget innebär också att kontrollbesiktning ska ske inom en period på fyra månader, vilket kan ställas i relation till att det för närvarande tillämpas en period om fem månader i Sverige.

Någon typ av dekal eller motsvarande ska utfärdas efter godkänd besiktning.

Förslaget innefattar även krav på ny provningsutrustning för besiktningsskyldiga och krav om minst tre års relevant arbetslivserfarenhet innan man kan bli besiktningstekniker.

Kontrollbesiktningens resultat ska enligt förslaget kunna överklagas till en tillsynsmyndighet.

En kontrollbesiktning av motorfordon och släpvagnar ska även fortsättningsvis ske i den medlemsstat där fordonet är registrerat.

Förslaget innebär slutligen att en EU-gemensam databas ska skapas av kommissionen till vilken medlemsländerna ska tillhandahålla uppgifter och statistik.

⁴ KOM(2010) 186, 2009/10:FPM98.

⁵ KOM(2008) 30.

Utskottets prövning

Subsidiaritetsprincipen regleras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. Enligt denna ska unionen, på de områden där den inte har exklusiv befogenhet, endast vidta en åtgärd om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Enligt Lissabonfördragets protokoll om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna ska Europeiska kommissionen, Europaparlamentet och rådet översända sina utkast till lagstiftningsakter till de nationella parlamenten för att dessa ska kunna ta ställning till om förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen. Riksdagen har i enlighet med 10 kap. 6 § riksdagsordningen att pröva om lagstiftningsakten strider mot den nyssnämnda principen.

Om det nationella parlamentet anser att förslaget inte är förenligt med den aktuella principen har det rätt att lämna ett s.k. motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande. Ett sådant yttrande ska lämnas inom åtta veckor från den dag då ett förslag finns på EU:s samtliga officiella språk.

Subsidiaritetsprincipens tillämpning i detta ärende

Kommissionens bedömning

Förslagets rättsliga grund är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF). I förslaget till förordning anför kommissionen följande när det gäller frågan om förslagets överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen:

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte omfattas av Europeiska unionens exklusiva behörighet. Målet med förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna på grund av följande: de tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och implementeringen av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader i kraven i unionen, vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden.

Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

Regeringens bedömning

Regeringen anger i sin preliminära ståndpunkt i faktapromemoria 2011/12: FPM173 att den ser positivt på en ökad internationell harmonisering av kontrollbesiktning och att det är väsentligt att underlätta den inre marknaden och att minska de administrativa bördorna på företag, enskilda och myndigheter. Samtidigt betonas att det behövs fortsatta analyser för att värdera förslagets kostnader i förhållande till samhällsnyttan. Regeringen

pekar i den preliminära ståndpunkten på att kommissionens förslag ökar den administrativa bördan hos många fordonsägare och att förslaget i de flesta fall saknar motiveringar till detta samt att förslaget också medför ökade kostnader för flera myndigheter. Regeringen framhåller att trots detta är effekterna på trafiksäkerheten och miljön oklara eller begränsade. Regeringen konstaterar också att förslaget inte heller gör det möjligt att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i valfritt land inom unionen, vilket borde vara möjligt vid harmoniserade regler. Regeringen framhåller sammantaget att Sveriges budgetrestriktiva hållning innebär att förslagens ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslagens mervärde.

Regeringen har i den faktapromemoria som presenterats med anledning av kommissionens förslag redovisat sin uppfattning i frågan om förordningsförslagets överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen. Under rubriken Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen redovisar regeringen följande bedömning.

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 tveksam 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 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.

Vissa andra aktörers uppfattning

Näringsdepartementet har remitterat kommissionens förslag till ett antal myndigheter och organisationer. I flera av de remissvar som lämnats har kritik framförts mot det presenterade förslaget. Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet för bl.a. tillsyn, regelverk och fordonsbesiktning, har

framfört kritik på flera punkter. Transportstyrelsen ställer sig negativ till de förslag som innebär besiktning av långsamtgående fordon, besiktning av entusiastfordon och tätare besiktningskontroller. Transportstyrelsen framhåller att många delar av det lämnade förslaget enbart kommer att öka de administrativa kostnaderna för staten, utan att de ger effekt på trafiksäkerhet och miljö. Transportstyrelsen framhåller vidare att förslagen saknar en del reglering, vilket innebär att Sverige fortfarande behöver meddela nationell lagstiftning för att få ett väl fungerande kontrollbesiktningssystem. Transportstyrelsen riktar även kritik mot att förslaget inte gör det möjligt att en medborgare kan besiktiga sitt fordon i ett annat land i unionen, vilket borde vara möjligt om reglerna är harmoniserade.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det ser positivt på att det sker harmoniseringar och viktas insatser i hela unionen såväl för att åstadkomma ökad trafiksäkerhet på vägarna som för att minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan. Det uttryckliga syfte som kommissionen anger i förslaget till förordning är att genom harmoniserade trafiksäkerhetskontroller av fordon förbättra trafiksäkerheten och minska antalet dödade i vägtrafik samt att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från motorfordon, vilket därmed överensstämmer med vad utskottet anser bör känneteckna det fortsatta reformarbetet inom området.

När det kommer till att bedöma om förslaget till förordning är utformat utifrån ett beaktande av subsidiariteten kan dock utskottet konstatera att delar av innehållet i den föreslagna förordningen är alltför långtgående, och utskottet anser att det finns förslag till regleringar som i stället lämpar sig bättre att hanteras på nationell nivå.

I förslaget till förordning anför kommissionen att målet med förslaget inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av att de tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och att genomförandet av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader, vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden. Utskottet kan här notera att det inte finns några uppgifter i svensk statistik som visar att det skulle förekomma mopeder och veteranbilar från andra medlemsländer, som har tekniska brister som beror på en undermålig kontrollbesiktning i hemlandet.

Utskottet vill framhålla att det fordonsbesiktningssystem som används i Sverige är väl utformat och anpassat för att vidmakthålla en hög trafiksäkerhet bland de olika fordon som används på vägarna. I det svenska arbetet med att utveckla trafiksäkerheten har det ansetts att ett införande av krav på besiktning av mopeder inte kan motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan utan vidhåller detta synsätt när det gäller förslaget om införande av besiktningskrav på mopeder. Här kan även konstateras att mopeder med en konstruktionshas-

tighet upp till 30 kilometer per timme inte är registrerade, vilket ytterligare försvårar genomförandet av kontrollbesiktning av dessa mopeder. Att införa de utökade besiktningsskraven skulle innebära att administrationen och därmed kostnaderna för att genomföra detta måste ökas betydligt för såväl myndigheter som invånare trots att detta inte skulle kunna anses motiverat i förhållande till i vilken mån trafiksäkerhetsmässiga vinster skulle kunna uppnås. När det kommer till att utöka de fordonstyper som ska ha krav på besiktning anser utskottet att det i ett land med Sveriges geografi kan innebära att sträckor på över 100 kilometer behöver tillryggaläggas för att kunna genomföra en besiktning av en moped samtidigt som det är oklart om den föreslagna förändringen kommer att leda till ökad trafiksäkerhet. Tvärtom skulle detta kunna leda till förhöjda olycksrisiker.

Trafikutskottet vill i sammanhanget påminna om att det i ett tidigare utlåtande som utskottet lämnade i december 2010 med anledning av kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM(2010) 389) berört frågan om trafiksäkerhet och subsidiaritet. I utlåtandet betonade utskottet att det är positivt att trafiksäkerhet lyfts fram på europeisk nivå, att det är viktigt att peka på områdets politiska vikt och att trafiksäkerhet bör ses ur ett helhetsperspektiv. Utskottet framhöll samtidigt vikten av att åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, ur subsidiaritetshänseende, utförs på rätt nivå. Utskottet ansåg vidare att när det gäller frågan om fordonsinspektion har en effektiv kontrollverksamhet betydelse för trafiksäkerheten samtidigt som det är viktigt att väga inspektionsinsatser mot den samhällsekonomiska nyttan. Utskottet konstaterade därför att det inte ser framför sig att meddelandets text om inspektion av tvåhjuliga fordon innefattar besiktning av mopeder.

Utskottet anser att den utökning av fordonstyper som förslaget innebär, i och med att mopeder inbegrips (artikel 2), medför en alltför långtgående utvidgning av EU:s behörighet att lagstifta på området. Då målet med förslaget bättre kan uppnås på nationell nivå anser utskottet att besiktning av mopeder även i fortsättningen bör regleras på denna nivå. Detsamma gäller införande av föreslagna besiktningsskrav för veteranfordon (som av kommissionen benämns historiska fordon).

När det gäller förslaget i förordningen att införa krav på en årlig besiktning av motorcyklar sju år efter första registrering (artikel 5) kan detta inte anses motiverat ur trafiksäkerhetshänseende. I Sverige har det tidigare tillämpats en besiktningssperiodicitet som innebar en årlig besiktning av motorcyklar men i stället tillämpas nu krav på en besiktning vartannat år. Övergången till besiktning av motorcyklar vartannat i stället för varje år har inte inneburit att trafiksäkerheten på de svenska vägarna har minskat. När det gäller olyckor där motorcyklar är inblandade har det i stället kunnat ses att andra faktorer har större inverkan när det gäller olyckor med motorcykel.

Utskottet vill vidare peka på att det med utgångspunkt från en strävan att förbättra trafiksäkerheten i Sverige och andra europeiska länder inte är självklart att detta bättre åstadkoms genom att en besiktningsförordning införs i stället för att låta detta ske direktivstyrt. Utifrån den årliga statistik som redovisas av medlemsstaterna kring utvecklingen av antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken kan utskottet konstatera att det finns betydande skillnader mellan olika länder och att detta sannolikt också är något som speglar hur långt olika medlemsstater har kommit i arbetet med och vilka insatser som har vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten på väg. Trafikutskottet kan här konstatera att Sverige är ett av de länder som har kommit längst när det gäller insatser för ökad trafiksäkerhet och att minska antalet dödade och svårt skadade. Grunden för denna positiva utveckling är det arbete och de insatser som vidtas med utgångspunkt från den s.k. nollvisionen som Sveriges riksdag har beslutat. Utskottet kan här konstatera att det är ett antal olika insatser som tillsammans har bidragit till den positiva utvecklingen i vägtrafiken och att detta också inneburit att offentliga resurser har fått tas i anspråk och prioriteras för att uppnå detta.

Utskottet noterar i övrigt att det presenterade förslaget inte innebär att ett fordon som är hemmahörande i ett land kan besiktigas i ett annat land inom unionen, vilket borde vara möjligt om reglerna i unionen ska vara harmoniserade.

BILAGA 1

Förteckning över prövade dokument

KOM(2012) 380 slutlig

Trafiksäkerhetspaketet. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

BILAGA 2

Motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Mot bakgrund av prövningen av subsidiaritetsprincipens tillämpning i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, (KOM(2012) 380) som redovisas i trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU3, anser riksdagen att förslaget om införande av krav (enligt artikel 2) på besiktning av mopeder och historiska fordon (veteranfordon) är alltför långtgående och därmed inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Riksdagen vill framhålla att det är positivt att det sker harmoniseringar och vidtas insatser i hela unionen för att åstadkomma såväl ökad trafiksäkerhet på vägarna som en minskning av vägtrafikens negativa miljöpåverkan. Det uttryckliga syfte som kommissionen anger i förslaget till förordning är att genom harmoniserade trafiksäkerhetskontroller av fordon förbättra trafiksäkerheten och minska antalet dödade i vägtrafik samt att minska koldioxidutsläpp och andra utsläpp från motorfordon. Detta överensstämmer med vad riksdagen anser bör känneteckna det fortsatta reformarbetet inom området. När det kommer till att bedöma om förslaget till förordning är utformat utifrån ett beaktande av subsidiariteten kan dock konstateras att delar av innehållet i den förslagna förordningen är alltför långtgående och att det finns förslag till regleringar som i stället bättre lämpar sig att hanteras på nationell nivå.

I förslaget till förordning anför kommissionen att målet med förslaget inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av att de tekniska kraven för trafiksäkerhetsprovning har satts till miniminivå inom unionen och att genomförandet av kraven i medlemsstaterna har lett till stora skillnader, vilket har skapat negativa följder för trafiksäkerheten och den inre marknaden. Det kan här noteras att det inte finns några uppgifter i svensk statistik som visar att det skulle förekomma mopeder och veteranbilar från andra medlemsländer, som har tekniska brister som beror på en undermålig kontrollbesiktning i hemlandet.

Det gällande fordonsbesiktningssystemet som används i Sverige är väl utformat och anpassat för att vidmakthålla en hög trafiksäkerhet bland de olika fordon som används på vägarna. I arbetet med att utveckla trafiksäkerheten i Sverige har det inte ansetts att ett införande av krav på besiktning av mopeder skulle kunna motiveras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. När det gäller förslaget om att införa besiktningsskrav på mopeder är synen på detta fortsatt negativ från svensk sida. Här kan även konstateras att mopeder med en konstruktionshastighet upp till 30 kilometer per timme inte är registrerade, vilket ytterligare försvårar genomförandet av kontrollbesiktning av dessa mopeder. Att införa de utökade besiktningsskraven skulle innebära att administrationen och därmed kostnaderna för att genom-

föra detta måste ökas betydligt för såväl myndigheter som invånare trots att detta inte skulle kunna anses motiverat i förhållande till i vilken mån trafiksäkerhetsmässiga vinster skulle kunna uppnås. När det kommer till att utöka de fordonstyper som ska ha krav på besiktning bör det framhållas att det i ett land med Sveriges geografi kan innebära att långa sträckor på över 100 kilometer behöver tillryggaläggas för att kunna genomföra en besiktning av en moped samtidigt som det är oklart om den föreslagna förändringen kommer att leda till en ökad trafiksäkerhet. Tvärtom skulle detta kunna leda till förhöjda olycksrisker.

I sammanhanget kan påminnas om det tidigare utlåtande som trafikutskottet lämnade i december 2010 med anledning av kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (KOM(2010) 389) där vikten av att åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, ur subsidiaritetshänseende, utförs på rätt nivå betonades. För fordonsinspektion framhölls att en effektiv kontrollverksamhet har betydelse för trafiksäkerheten samtidigt som det är viktigt att avväga inspektionsinsatser mot den samhällsekonomiska nyttan. Trafikutskottet konstaterade därför att det inte ser framför sig att meddelandets text om inspektion av tvåhjuliga fordon innefattar besiktning av mopeder.

Den svenska principiella ståndpunkten i frågan har jämfört med tidigare inte förändrats. Den utökning av fordonstyper som förslaget innebär, i och med att mopeder inbegrips (artikel 2), medför en utvidgning av EU:s behörighet att lagstifta på området som är alltför långtgående. Då målet med förslaget bättre kan uppnås på nationell nivå bör besiktning av mopeder även i fortsättningen regleras på denna nivå. Detsamma gäller införande av föreslagna besiktningskrav för veteranfordon (som av kommissionen benämns historiska fordon).

När det gäller förslaget i förordningen att införa krav på årlig besiktning av motorcyklar sju år efter första registrering (artikel 5) kan detta inte anses motiverat ur trafiksäkerhetshänseende. I Sverige har det tidigare tillämpats en besiktningsperiodicitet som innebar årlig besiktning av motorcyklar, men i stället tillämpas nu krav på besiktning vartannat år. Övergången till besiktning av motorcyklar vartannat i stället för varje år har inte lett till att trafiksäkerheten på de svenska vägarna har minskat. När det gäller olyckor där motorcyklar är inblandade har det i stället kunnat ses att det är andra faktorer som har större inverkan.

Med utgångspunkt från en strävan att förbättra trafiksäkerheten i Sverige och andra europeiska länder är det inte självklart att detta bättre åstadkoms genom att en besiktningsförordning införs i stället för att låta detta ske direktivstyrt. Av den årliga statistik som redovisas av medlemsstaterna kring utvecklingen av antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken framgår att det finns betydande skillnader mellan olika länder och att detta sannolikt också är något som speglar hur långt olika medlemsstater har kommit i arbetet med och vilka insatser som har vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Sverige är ett av de länder som har

kommit längst när det gäller insatser för ökad trafiksäkerhet och insatser för att minska antalet dödade och svårt skadade. Grunden för denna positiva utveckling är det arbete och de insatser som vidtas med utgångspunkt från den s.k. nollvisionen som Sveriges riksdag har beslutat. Riksdagen kan här konstatera att det är ett antal olika insatser som tillsammans har bidragit till den positiva utvecklingen.