|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr N2016/06588/MRT |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:186 av Anders Åkesson (C) Besiktningspaketets påverkan på trafiksäkerheten

Anders Åkesson har frågat mig hur jag ser på den i dag årligt återkommande kontrollbesiktningen för att säkerställa funktion och teknik på fordonsflottan och för att inte riskera trafiksäkerheten och den svenska nollvisionen.

På EU-nivå antogs 2014 det så kallade ”besiktningspaketet” som består av tre direktiv som reglerar periodisk provning av fordon och tekniska vägkontroller. EU-direktiven ska vara införlivade i samtliga medlemsstater maj 2017 och ska tillämpas från och med maj 2018.

Det förslag som Anders Åkesson refererar till, om intervall för kontrollbesiktning, ingick som ett delförslag i Transportstyrelsens redovisning av hur besiktningspaketet kan införlivas i svensk rätt. Transportstyrelsens utredning har remitterats till berörda intressenter.

Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen har för avsikt att senast i början av 2017 ta ställning till hur besiktningspaketet kommer att införlivas i svensk rätt.

Regeringen arbetar för ökad säkerhet och trygghet på vägarna, för minskade utsläpp av växthusgaser och föroreningar samt för en hälsosam miljö. För att Sverige ska klara de nationella målsättningarna för säkerhet, miljö och hälsa med utgångspunkt i nollvisionen och miljökvalitetsmålen är det därför viktigt att vi i Sverige kontrollerar fordon. Dessa mål kommer att vägas in i regeringens bedömning kring hur besiktningsreglerna bör utformas i framtiden.

Stockholm den 2 november 2016

Anna Johansson