

# Konsekvensutredning av ändringsföreskrifter rörande besiktningsspaketet

## Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att det görs ändringar och vissa rättelser i befintliga föreskrifter i det så kallade besiktningsspaketet:

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:53) om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion

Vidare föreslås att rättelse ska ske i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare.

## A. Allmänt

### 1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I början på april 2014 beslutade Europaparlamentet och rådet om två nya rättsakter inom det så kallade besiktningsspaketet, två nya direktiv som handlar om periodisk kontroll av fordon 2014/45/EU<sup>1</sup> respektive teknisk vägkontroll av nyttofordon i trafik 2014/47/EU<sup>2</sup>.

Transportstyrelsen har tidigare genomfört en utredning<sup>3</sup> och lämnat förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra direktiv 2014/45/EU och 2014/47/EU. På föreskriftsnivå har denna implementering resulterat i föreskrifterna TSFS 2017:53, TSFS 2017:54 samt TSFS 2017:55, nedan kallade grundföreskrifterna, som offentliggjordes 20 maj 2017. Dock blev inte resultatet fullödigt, och vi ser ett behov av att göra förbättringar innan grundföreskrifterna ska börja tillämpas den 20 maj 2018, samt att vi även genomför rättelser och förbättringsåtgärder. Föreslagna ändringar ska träda i kraft den 20 maj 2018.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen

<sup>3</sup> Transportstyrelsen (2015) Införlivande av ”besiktningsspaketet”, TSG 2015-1382

## **2 Vad ska uppnås?**

Grundföreskrifterna ska tillämpas från 20 maj 2018. Det är viktigt att de nu föreslagna ändringsföreskrifterna träder i kraft samtidigt som dessa. På så sätt uppnås en tydlighet i regelverket att samtliga ändringar träder i kraft vid ett och samma tillfälle. Detta för att inte få olika regelverk och olika ikraftträdandedatum som skulle kunna innebära olika tolkningar.

## **3 Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om inget görs blir resultatet att väsentliga delar saknas och felaktigheter kvarstår i grundföreskrifterna. Det som saknas är en tydlighet i miljöregleringen samt kontrollprogram för A-traktorer och att bestämmelserna om belysning har justerats.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Alternativet till reglering är att ta fram stöddokument, instruktioner och utbildningsmaterial som är riktat till besiktningsorgan och Polismyndigheten. Transportstyrelsen anser inte att detta är en lämplig väg att gå, i och med att detta material indirekt innebär en reglering. Det är därför endast genom en reglering som föreslagna ändringar kan genomföras.

### **3.3 Regleringsalternativ**

Transportstyrelsen föreslår rättelser och förbättringsåtgärder bland annat som ett resultat av synpunkter som inkommit, sedan grundföreskrifterna beslutades.

#### **3.3.1 Ändringsförslag gällande föreskrifterna om kompetens, TSFS 2017:53**

Den primära anledningen till föreslagna förändringar att de krav som ställs i statliga upphandlingsrutinerna medför att Polismyndigheten inte kan uppfylla utbildningskraven för F-behörigheter enligt TSFS 2017:53 när reglerna ska börja gälla.

För att undvika att det uppstår en situation där det inte går att utföra flygande inspektioner på grund av att det inte finns behöriga poliser och bilinspektörer, föreslås att Polismyndigheten får två år på sig att validera kompetensen på poliser och bilinspektörer. Därmed kan kontrollerna utföras baserat på de befintliga behörigheter som finns inom Polismyndigheten idag. De nya F-behörighetsnivåerna är sammankopplade med specifika kontrollprogram, som begränsar vilken detaljeringsgrad på kontrollen som kan utföras. De nya kontrollprogrammen har i grunden utgått från befintlig utbildningsnivå hos polisen. Detta innebär att det inte föreligger någon väsentlig skillnad mellan de olika kravnivåerna för att vara behörig att utföra flygande inspektioner.

Det har också förtydligats att det är endast auktoriserade utbildningsorgan för besiktningstekniker som får utbilda och examinera polismän och bilinspektörer på nivå F3. Vidare har även små justeringar gjorts i utbildningsprogrammets innehåll för polisman och bilinspektör, för att bättre harmonisera med de arbetsuppgifter de utför. Små justeringar har även gjorts gällande genomförande av examination av besiktningstekniker, polisman och bilinspektör.

### **3.3.2 Ändringsförslag gällande föreskrifterna om kontrollbesiktning, TSFS 2017:54**

#### **Undantag från periodisk besiktning**

Utan föreslagen reglering kommer en otydlighet att kvarstå kring i vilka situationer som kraven för olika undantagsmöjligheter är uppfyllda eller inte.

Transportstyrelsens ändringsförslag innebär att paragraferna innehåller både undantagsregler och villkor. Paragraferna blir mer tydliga och lättöverskådliga. Tidigare var undantagsreglerna separerade från villkoren i olika paragrafer. Dessutom har genomgående förtydligats vad som krävs för att man ska kunna tillämpa undantagsreglerna, för till exempel tävlingsfordon, fordon på vissa mindre öar utan fast förbindelse och amatörbyggda fordon som utseendemässigt och tekniskt liknar den historiska förlagan.

Fordon som är av fordonsår 1950 eller äldre har tidigare varit besiktningsbefriade, genom bestämmelse i fordonsförordningen. I och med att det införts en rullande 50-års gräns för bilar och släpvagnar samt en rullande 40-års gräns för motorcyklar, ställs det krav på en giltig kontrollbesiktning för att åtnjuta dessa undantag, så kommer dessa fordon att hamna i en orimlig situation, då det skulle krävas att dessa fordon som redan är besiktningsbefriade ska göra ytterligare en kontrollbesiktning för att få besiktningsbefrielse. Därför har vi föreslagit en övergångsregel som hanterar fordon som är av fordonsår 1950 eller äldre och som inte är belagda med körförbud. Fordon som är av fordonsår 1950 eller äldre och som har körförbud faller in under den föreslagna 50-års respektive 40-års regeln.

#### **Amatörbyggt fordon och amatörbyggd bil uppbyggd med byggsats.**

Amatörbyggda fordon och amatörbyggda bilar uppbyggda med byggsats ska hanteras på samma sätt som de fordon som de tekniskt och utseendemässigt efterliknar. Dessa fordon används i regel i mycket begränsad omfattning. I de nya reglerna om undantag på grund av ålder, som nu blir en rullande gräns, föreslår Transportstyrelsen ett möjliggörande att även dessa fordon kan få besiktningsbefrielse.

Förutsättningen är att fordonen tekniskt och utseendemässigt ska efterlikna de fordon som får besiktningsbefrielse med anledning av ålder samt, att de inte används som bruksfordon. Om vi inte gör förändringen för dessa fordon som tekniskt efterliknar besiktningsbefriade fordon, så blir det i praktiken olika tolkning av samma regelverk.

Fordon som redan är försedda med textkoderna T12A och T12C måste genomgå en ny registreringsbesiktning för att det ska sättas ytterligare en textkod, som anger att fordonet omfattas av besiktningbefrielse. Textkoden och lydelsen är ännu inte beslutad men avsikten är att besluta om textkoden innan ändringsföreskrifterna träder i kraft. Besiktningsorganen gör bedömningen om fordonen efterliknar ett fordon som har möjlighet att få besiktningbefrielse med anledning av ålder. För att detta undantag ska gälla, måste fordonet ha genomgått en godkänd fullständig kontrollbesiktning som är högst 24 månader gammal.

### **Fordon på öar utan fast förbindelse**

I konsekvensutredningen för föreskriften TSFS 2017:54 fördes ett resonemang att fordon som permanent befinner sig på öar utan fast förbindelse, ska undantas från periodisk kontrollbesiktning. För att erhålla ett sådant undantag från den periodiska kontrollbesiktningen, krävs en ägarbunden dispens som ansöks om hos Transportstyrelsen.

Här föreslår vi istället att en fordonsägare inte längre ska behöva ansöka om dispens för fordon på små öar utan fast förbindelse. Fordonet får formellt körförbud på grund av utebliven kontrollbesiktning, men tack vare undantaget får fordonet brukas på ön. Undantaget gäller bara om fordonet permanent befinner sig på små öar, utan fast förbindelse. För att få bruka fordonet på ön måste det vara taget i trafik, försäkrat och att inget annat körförbud eller brukandeförbud finns på fordonet.

När fordonet tas från ön och flyttas till fastlandet så gäller körförbudet. Det är viktigt att Polismyndigheten ser att det finns ett körförbud i vägtrafikregistret vid en flygande inspektion om fordonet påträffas utanför sådana öar som omfattas av undantag.

### **Kontrollprogram**

Önskemål har framförts från besiktningsorganen om specifika kontrollprogram för bil ombyggd till traktor, så kallad A-traktor, samt bil ombyggd till motorredskap klass II, så kallad EPA-traktor.

Enligt TSFS 2017:54 ska dessa fordon besiktas enligt kontrollprogrammet för bil (bilaga 1) respektive kontrollprogrammet för traktorer och motorredskap (bilaga 3), i tillämpliga delar. Innebörden av ”tillämpliga delar” kan variera mellan besiktningsorganen, mellan besiktningsstationer inom samma företag men även mellan besiktningsstationer inom samma station. Tolkningen av regelverken för godkännande av dessa fordon har också varierat över tid, trots att regelverket inte har ändrats. Med tanke på att dessa fordon, ca 20 000 stycken, ska kontrollbesiktigas periodiskt, samt att tolkningen av regelverken för att godkänna dessa fordon varierat över tid, har det varit i alla aktörers intresse att enhetliga rutiner tas fram. Med anledning härav föreslår Transportstyrelsen ett nytt kontrollprogram för dessa fordon.

Transportstyrelsen har även sett över de olika kontrollprogrammen och grund för bedömning har rörande kommunikation och belysning justerats.

För fordon som byggts om med anpassade styrorgan, det vill säga att de normala funktionerna för styrning, broms och framdrivning är förändrade. Dessa funktioner kan idag inte dokumenteras vid fordonskontrollen i och med att besiktningsorganen varken har kunskap om hur systemen fungerar eller hur de ska kontrollera dem. I samband med att ett fordons styrorgan byggs om, måste undantag till en sådan förändring medges av Transportstyrelsen. Enligt de beslut som utfärdas ska dessa styrorgan kontrolleras av den som installerat dem, eller motsvarande, inom en månad innan fordonets ordinarie kontrollbesiktning. Ett intyg från kontrollen av styrorganen ska medfölja fordonet till den ordinarie kontrollbesiktningen. Idag kan inte dessa intyg hanteras i kontrollprogrammet. Transportstyrelsen föreslår därför att det införs en ny punkt i kontrollprogrammet, 9.3.3 Intyg enligt registeruppgift, för hantering och bedömning av dessa funktioner.

### **Miljökontroll**

Vi har i samband med remissvaren till TSFS 2017:54 uppmärksammats på att se över miljökontrollen. Transportstyrelsen har utrett frågan ytterligare en gång men vi kvarhåller vårt tidigare ställningstagande. Vi har dock gjort några justeringar i miljökontrollen för att förtydliga vad som gäller och förenkla kontrollarbetet.

Utgångspunkten är att miljökraven vid kontrollen följer minimikraven enligt direktiv 2014/45/EU.

Som en följd av detta har vi lagt till ytterligare kontroller på komponenter i avgasreningen, så som partikelfilter. Opacitetsmätning (röktäthetsmätning) ska alltid göras fysiskt på dieseldrivna fordon, med vissa åldersrelaterade undantag. Idag kan opacitetsmätningen utgå, om man gör en funktionskontroll av fordonets OBD-system samtidigt som man gör en visuell bedömning av avgaserna, för fordon nyare än fordonsår 2007.

I och med införandet av krav på mätning försvårar det också för de som manipulerar med OBD-systemet respektive felindikatorn. Vi har också valt att uteslutande använda gränsvärdena för opacitetskontrollen från direktiv 2014/45/EU. Vilket har medfört att kontrollen blir enklare, då det tidigare funnits en möjlighet att underkänna fordon baserat på den av tillverkaren angivna absorptionskoefficienten samt en tolerans på 0,55 på mätvärdet.

### **Vägmätarställning**

Enligt TSFS 2017:54, kontrollbesiktning av bil ska det göras en anmärkning om en vägmätarställning bedöms vara uppenbart manipulerad. Det enda sätt idag som kan användas som grund för bedömning på den här punkten är om fordonet har en lägre vägmätarställning vid det aktuella besiktningstillfället, än vad som tidigare är registrerat i vägtrafikregistret.

Om grund för bedömning lämnas oförändrad så innebär det att fordonsägaren får en anmärkning som i praktiken hanteras med en ombesiktning, där en notering om att vägmätarställningen har räknats upp jämfört med föregående tillfälle.

I direktiv 2014/45/EU framhålls att denna punkt ska användas för att förebygga ekonomisk brottslighet rörande fordons värden. För att denna anmärkning ska vara effektiv i Sverige behövs det ytterligare lagstiftning som betecknar ändring av vägmätarställningar som brottsligt förfarande, vilket saknas idag.

Transportstyrelsen föreslår att grund för bedömning mot vägmätarställning tas bort i avvaktan på förändrad lagstiftning som hanterar detta.

### **Inställelsetid**

För fordon som registreras för första gången i vägtrafikregistret och tidigare varit i bruk, till exempel i utlandet, tidigare registrerat i Sverige eller varit upptagna i det militära fordonsregistret får de vid registreringen i vägtrafikregistret fel inställelsetidpunkt. Trafiksäkerhetsmässigt ska dessa fordon också bedömas utifrån samma grund som övriga registrerade fordon av samma kategori och fordonsår.

Dessa fordon ska i samband med registrering i vägtrafikregistret tilldelas den inställelsetidpunkt som baseras på när fordonet togs i bruk första gången. Därmed får fordonet rätt inställelse och rätt grund för bedömning som för övriga fordon av samma kategori och fordonsår.

### **3.3.3 Ändringsförslag gällande föreskrifterna om flygande inspektion, TSFS 2017:55**

I 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574) regleras ”annan kontroll genom polisman”, vilket innebär att polisman oavsett om han har utbildning för att utföra flygande inspektion eller inte, ändå får kontrollera fordon som anträffas i samband med trafik med avseende på trafiksäkerhet. I TSFS 2017:55, regleras vad kontrollformen ”annan kontroll genom polisman” ska innehålla och vad en polisman som inte har föreskriven utbildning för fordonskontroller kan tillåtas att kontrollera på fordonet. Vid närmare analyser inom Polismyndigheten har man kommit fram till att kontrollformen sällan eller aldrig används och att ett föreskrivet kontrollprogram medför att det inte går att kontrollera de fordon som verkligen är i behov av det.

Transportstyrelsen föreslår, efter samråd med Polismyndigheten, att ta bort den i TSFS 2017:55 reglerade kontrollformen ”annan kontroll genom polisman”.

### **3.3.4 Ändringsförslag till föreskrifterna TSFS 2016:22**

I samband med framtagandet av förslagen till förändringar i grundföreskrifterna i besiktningspaketet har det i TSFS 2016:22 upptäckts

en felaktig hänvisning till föreskrifterna om kontrollbesiktning vilket nu föreslås rättat.

## **4 Vilka är berörda?**

Förslaget berör registrerade fordonsägare, företag som ackrediterade besiktningsorgan, ackrediterade verkstäder som reparerar och provar fordon, fordonsverkstäder, fordonstillverkare samt Polismyndigheten, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) och Transportstyrelsen.

## **5 Vilka konsekvenser medför regleringen?**

### **5.1 Företag**

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

### **Ändringsförslag gällande föreskrifterna om kontrollbesiktning, TSFS 2017:54**

#### **Kontrollprogram**

För att resultatet av kontrollerna av A-Traktorer och EPA-Traktorer ska vara likvärdiga och oberoende av besiktningsorgan, plats i landet eller besiktningstekniker, har nya kontrollprogram skapats som är anpassade för dessa fordonsslag. Idag får kontrollerna göras utifrån kontrollprogrammet för fordonet i tillämpliga delar enligt TSFS 2010:84, vilket lämnar utrymme för tolkning av omfattning och grund för bedömning. Ytterligare justeringar av grund för bedömning har gjorts i de olika kontrollprogrammen, bland annat kraven på belysning.

#### **Miljökontroll**

Motivet till att ändra grundföreskriften är att det förekommer underkännanden av fordon med felkoder i OBD-systemet där inte för höga utsläpp konstaterats. Dessa underkännanden har resulterat i att fordonsägare fått besöka verkstad för felsökning av sitt fordon utan att man då kunnat hitta ett utsläppsrelaterat fel. Detta medför extra besvär och kostnader för fordonsägarna.

I Transportstyrelsens mål ingår att vid framtagandet av föreskrifter även beakta konsumenternas rätt att få en så relevant bedömning av sitt fordon som möjligt vid en kontrollbesiktning. Det framgår tydligt av ett typgodkännande att koderna är till för att underlätta felsökning i samband med service av fordon, koderna har aldrig varit avsedda för att användas som kriterier för underkännande vid kontrollbesiktning.

Med en förändrad OBD-kontroll minskar risken att fordon underkänns på felaktiga grunder. I en studie över fordon som underkänns genom OBD-kontroll framgår det att så många som tre fjärdedelar underkändes utan att man känner till om det har en miljöpåverkan.

Transportstyrelsen föreslår att fysisk opacitetsmätning (mätning av rökthet på dieselfordon) ska utföras för alla fordon, utom de fordon som från och med det kalenderår som infaller 20 år efter fordonsåret enligt trafikregistret eller äldre. Transportstyrelsen har valt att följa gränsvärdena enligt direktiv 2014/45/EU. Vi tar därför bort toleransen som är kopplad till fordonstillverkarens deklarerade uppgifter om opacitetsnivå, och därmed samtidigt förenklar för besiktningsorgan, och anammar utsläppsgränserna från direktiv 2014/45/EU. I huvudsak innebär det att gränsvärdet för opacitetskontrollen för Euro 6/Euro VI fordon ändras till 0,7. Att använda fordonstillverkarens deklarerade uppgifter tillsammans med den tillåtna tillverknings toleransen ter sig för komplicerat vid bedömningen av fordonet vid kontrollen.

Transportstyrelsens bedömning är att förslaget till ändrade regler skärper miljökraven då mätning av fordonens avgaser alltid ska ske.

### **Inställelsetid**

Om inte inställelseperioden baseras på fordonets första tidpunkt för ibruktage kan det påverka trafiksäkerhet och miljö samt att det är viktigt att vi är konsekventa och hanterar fordon av samma ålder på samma sätt.

## **5.2 Medborgare**

Staten kontrollerar att fordon inte har försämrats i otillåten grad genom periodisk kontrollbesiktning av fordon samt flygande inspektion. Föreskriften för flygande inspektion hänvisar till bilagorna i föreskriften för kontrollbesiktning, vad gäller omfattningen och bedömningen av dessa kontroller.

För att medborgare ska känna sig trygga i trafiken, är det viktigt att kontrollerna bidrar till att upprätthålla en god miljö- och trafiksäkerhet av fordonen. Föreskrifterna ska bidra till att besiktnings tekniker, polisman och bilinspektör hittar bristfälligheter och bedömer en eventuell brist på ett korrekt och enhetligt sätt. Fordonen med allvarliga brister ska underkännas och fordonen utan brister eller med ringa brister ska godkännas. Ett föreläggande att avhjälpa brister och låta fordonet genomgå en ny kontroll eller reparation och provning vid en ackrediterad verkstad kan inte överklagas till Transportstyrelsen.

Därför är det viktigt att Transportstyrelsens föreskrifter ger en tydlig och väl avvägd grund för bedömning. Medborgarna måste ha tillgång till relevanta krav, så att man vet vad som gäller och inte får onödiga underkännanden av fordon.



### **5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner**

#### **Ändringsförslag gällande föreskrifterna om kompetens, TSFS2017:53**

Med ändringsföreskrifterna som ändrar omfattning av kontrollerna och förutsättningarna för behörigheterna, medför det att befintliga behörigheter inom Polismyndigheten behöver valideras mot de nya kraven. I praktiken så medför det att under en valideringsperiod om två år, då polisens kompetens ska valideras, kan kontrollerna bli något begränsade i omfattning jämfört med idag tills dess att de nya F-behörigheterna fått genomslag. Men den enskilde polisen får under valideringsperioden ändå kontrollera flera fordonsslag, dock med begränsad omfattning av kontrollprogrammen. Då valideringsperioden har spelat ut sin roll måste speciellt de som ska besiktiga den tunga trafiken ha uppnått rätt behörighetsnivå, för att antalet kontroller av tunga nyttofordon ska bibehållas.

#### **Ändringsförslag gällande föreskrifterna om flygande inspektion, TSFS 2017:55**

Föreslagna ändringar i föreskrifterna om flygande inspektion påverkar Polismyndighetens verksamhet. Polismyndigheten har i sin egen analys av de nya föreskrifterna konstaterat att den uppstyrda ”annan kontroll genom polisman” innebär många fler nackdelar än fördelar för polisens verksamhet. Dels måste polismyndigheten utbilda alla poliser i yttre tjänst, 10 000 – 15 000 poliser, eftersom Transportstyrelsen har föreskrivit en regel, vilket då medför stora kostnader för Polismyndigheten.

Dels får förslaget en negativ inverkan på polisens dagliga tjänsteutövande. Kontrollformen som sådan används inte särskilt ofta, men i de fall då den tillämpas är det sådana fall där det utan tvivel inte behövs någon särskild fordonsutbildning för att göra relevant bedömning. De poliser och bilinspektörer som dagligen arbetar med kontroll av fordon i samband med flygande inspektion påverkas dock inte. De ska fortfarande ha relevant utbildning och kompetens i relation till de kontrollformer som de har tillåtelse att utföra.

Transportstyrelsen föreslår i samråd med Polismyndigheten att ta bort den reglerade kontrollformen ”annan kontroll genom polisman”.

### **5.4 Externa effekter**

Motorredskap klass II och A-traktor har lagts till i kategorin för vilka som kan bli besiktningsbefriade på grund av ålder, dvs. då fordonen blir äldre än 50 år. Fordonen blir dock inte automatiskt besiktningsbefriade, utan måste genomgå och få godkänt från en fullständig kontrollbesiktning som högst är 24 månader gammal, innan de blir besiktningsbefriade. Fordonsägaren är skyldig att underhålla och sköta fordonet så att det är i föreskrivet skick. Även fast inte fordonen behöver genomgå en periodisk kontrollbesiktning så måste fordonet uppfylla kraven vid en flygande inspektion. Fordonsägaren är också skyldig att se till att fordonet inte används i strid med

bestämmelserna i fordonsförordningen eller bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av fordonsförordningen.

## **6 Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Systemet med fordonskontroller är etablerat i Sverige sedan länge och föreslagna ändringar är justeringar av redan befintlig reglering.

## **7 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av kontrollbesiktning med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och avgasreningsförordningen (2011:345) och 20 kap. 1 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av flygande inspektion med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om kompetens och utbildning för besiktningstekniker, poliser och bilinspektörer med stöd av bemyndigandet i 8 kap. 16 § i fordonsförordningen (2009:211).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) och 3, 4 och 12 §§ avgasreningsförordningen (2011:345).

---

## **8 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Föreslagna ändringsföreskrifter bedöms inte strida mot direktiv 2014/45/EU och 2014/47/EU, och inte heller strida mot några andra internationella regler.

## **9 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Grundföreskrifterna ska börja tillämpas 20 maj 2018, över hela EU-området. De nu föreslagna ändringsföreskrifterna föreslås träda ikraft vid samma datum.

Med anledning av de redan beslutade reglerna, grundföreskrifterna, kommer Transportstyrelsen att genomföra informationsinsatser. De nu föreslagna ändringsföreskrifterna kommer att införlivas i ovan nämnda informationsinsatser.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

De föreslagna ändringarna påverkar inte funktionsmålet.

### **11 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen innebär vissa förändringar i de nationella reglerna om kontrollbesiktning och flygande inspektion, som i sig har bäring på hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa. Men föreslagna förändringar har ingen mätbar påverkan mot dessa mål. Vi kan dock konstatera att regleringen medför vissa effekter på hänsynsmålen då ett mindre antal fordon varje år medges besiktningsbefrielse om de klarar en kontrollbesiktning i samband med att de uppnår nämnda gränser. Även fast fordonen blir besiktningsbefriade så finns det fortfarande skyldigheter för fordonsägarna att hålla fordonen i sådant skick att de inte riskerar att bli underkända vid en vägkantskontroll.

## **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				
Medborgare				
Staten m.fl.	Mindre utbildning för Polismyndigheten		- 80 000	Sparar 80 miljoner genom att inte behöva utbilda alla poliser oavsett tjänst när det gäller "annan kontroll genom polisman" ..
Externa effekter				
Totalt				

## E. Samråd

Vi har genomfört samråd med besiktningsorganens branschorganisation SWETIC samt SWEDAC inför arbetet med förändringarna av Transportstyrelsens föreskrifter om kontrollbesiktning. Även samråd mellan olika enheter internt inom Transportstyrelsen har skett.

Transportstyrelsen har, i enlighet med 8 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) genomfört samråd med Polismyndigheten, under arbetet med förändringarna av Transportstyrelsens föreskrifter om flygande inspektion och föreskrifterna om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker, polisman och bilinspektör.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Patrik Sveder

Sektion fordonsgodkännande

Tel: 010-495 55 45

Email:

patrik.sveder@transportstyrelsen.se

Björn Englund

Sektion fordonsgodkännande

Tel: 010-495 68 23

Email:

bjorn.englund@transportstyrelsen.se