

## **Konsekvensutredning av förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter om ackrediterade verkstäder som ersätter Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) särskilda föreskrifter om kontroll av egna reparationer för ackrediterade verkstäder (STAFS 2003:5).

I de nya föreskrifterna arbetas även in äldre idag gällande reglering genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1992:52) om provning vid ackrediterad verkstad efter kontrollbesiktning och Naturvårdsverkets kungörelse (SNFS 1992:17, MS:55) med föreskrifter om ackrediterad bilavgaskontroll.

Kontrollområdena i de nya reglerna anpassas så att de bättre stämmer med de kontrollområden som gäller vid kontrollbesiktning vilket innebär att tilläggskrav för bussar tydliggörs liksom kontroller som gäller modernare tekniska system som exempelvis låsningsfria bromsar och stabilitetssystem. De nya reglerna kompletteras med modernare provningsmetoder inom avgasområdet och justering av provningsmetoderna för bromsar.

Förslaget har med kortast tillåtna kalibreringsintervall för väsentlig mätutrustning med tidsintervall enligt den praxis som idag tillämpas av nästan alla verkstäder.

Förslaget omfattar fler fordonsslag än idag gällande föreskrifter från Swedac. Det möjliggörs med förslaget provning och intygande av en verkstads egna reparationer även för traktor, A-traktor, moped, EG-mobilkran samt fler typer av släpfordon.

Vi föreslår också att intygande till Transportstyrelsen ska ske i digital form.

## A. Allmänt

### Bakgrund

Brister på ett fordon som konstateras (och rapporteras) vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion (vägkantskontroll av polis) måste åtgärdas inom en viss tid för att fordonet fortsatt ska få användas. Efter att fordonets ägare sett till att fordonet reparerats måste det provas och godkännas igen för att det fortsatt ska få användas i trafik. Fordonsägaren kan efter en reparation få fordonet efterkontrollerat (provat och godkänt) av ett besiktningsorgan. Fordonsägaren kan också när det gäller vissa brister låta reparera fordonet hos en verkstad som har ackrediterats för provning och intygande av egna reparationer. I detta fall behöver fordonet inte ställas in för en efterkontroll hos ett besiktningsorgan. En enkel brist får dock fordonsägaren åtgärda själv utan ytterligare kontroller.

Verkstäder som ackrediteras för kontrollverksamhet måste enligt förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll, följa kraven i de harmoniserade standarder som fastställts av EUs standardiseringsorgan. Verkstäder som vill ackrediteras är därför skyldiga att följa de krav som framgår av standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012<sup>1</sup>.

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

#### 1.1 Ackrediteringsregler

De regler som ställer krav på verkstäder för att dessa ska kunna ackrediteras för reparation, provning och intygande av fordon utgörs idag av föreskrifter från Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

Föreskrifterna heter Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll särskilda föreskrifter om kontroll av egna reparationer för ackrediterade verkstäder (STAFS 2003:5). Dessa föreskrifter innehåller även allmänna råd.

Swedac är idag utsett som Sveriges nationella ackrediteringsorgan enligt förordning (EG) nr 765/2008<sup>2</sup>. Swedac måste enligt förordningen vara med i det gemensamma EU samarbetet för ackrediteringsorgan genom European co-operation for Accreditation (EA) och följa de bestämmelser som EA tagit fram. Det framgår av punkt 2.2 i dokumentet EA-1/22<sup>3</sup> att ett nationellt

---

<sup>1</sup> Bedömning om överensstämmelse - Krav på verksamhet inom olika kontrollorgan (ISO/IEC 17020:2012)

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

<sup>3</sup> [https://european-accreditation.org/wp-content/uploads/2020/09/EA-1\\_22-Rev04\\_April-2020.pdf](https://european-accreditation.org/wp-content/uploads/2020/09/EA-1_22-Rev04_April-2020.pdf)

ackrediteringsorgan inte får vara ägare till en kontrollordning (regler som styr ackrediteringens innehåll). STAFS 2003:5 utgör idag en kontrollordning och kraven i sådana föreskrifter måste hanteras av annan myndighet än Swedac för att de ska kunna fortsätta som ett nationellt ackrediteringsorgan.

## 1.2 Fordonskategorier

STAFS 2003:5 är inte heltäckande när det gäller de fordonsslag som kontrolleras av besiktningsorgan eller vid flygande inspektion. Det saknas möjlighet för en ackrediterad verkstad att prova och intyga egna reparationer av en traktor b<sup>4</sup> samt en bil ombyggd till traktor (A-traktor). Dessa två fordonsslag omfattas sedan några år tillbaka av krav på regelbunden kontrollbesiktning och uppmärksammade brister kan behöva åtgärdas.

Det är även otydligt om en verkstad kan ackrediteras för att prova och intyga egna reparationer för EG-mobilkranar. EG-mobilkran omfattas av kontrollbesiktning och är till sin utformning lik en lastbil.

Mopeder eller släpfordon som dras av andra fordon än bilar (exempelvis terrängsläp) finns inte heller med i de fordonskategorier som en verkstad kan ackrediteras för enligt STAFS 2003:5. Dessa fordon kontrollbesiktigas vanligtvis inte men kan bli stoppade av polis med föreläggande om kontrollbesiktning som följd om de är registrerade.

Det finns ackrediterade verkstäder som reparerar och provar bilar med totalvikt upp till 3,5 ton som gärna ser att något tyngre husbilar (personbil klass II<sup>5</sup>) ryms inom ackrediteringsområdet som gäller för lätta bilar. Husbilar med totalvikt både under och över 3,5 ton är ofta konstruktionsmässigt lika.

## 1.3 Kontrollområden och provningsmetoder

Inom kontrollbesiktningsområdet gäller numera Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning. För flygande inspektion gäller Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion. Dessa två föreskrifter har tagits fram som följd av EU reglering om periodisk fordonskontroll

---

<sup>4</sup> En snabbgående traktor med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim.

<sup>5</sup> Se lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

(kontrollbesiktning), genom direktiv 2014/45/EU<sup>6</sup> och vägkantskontroll (flygande inspektion), genom direktiv 2014/47/EU<sup>7</sup>.

Kontrollområdena som anges i STAFS 2003:5 motsvarar inte de kontrollområden som anges i direktiv 2014/45/EU. Kontrollområdena motsvarar inte heller de som används vid kontrollbesiktning och framgår av TSFS 2017:54. En ändring av TSFS 2017:54 pågår för att anpassa kontrollområdena i den indelning som finns i direktivet.

Det saknas dessutom ett kontrollområde i föreskrifter om ackreditering när det gäller särskilda krav på tunga bussar (både i STAFS 2003:5 och TSVFS 1992:52). Det blir därmed otydligt vilken provning en ackrediterad verkstad ska genomföra om brister vid kontrollbesiktningen avser bussar.

Det finns också föreskrifter i Trafikverkets och Naturvårdsverkets författningssamling med krav på de provningsmetoder som ska användas av de ackrediterade verkstäderna inom olika kontrollområden när provning genomförs som ersättning för en efterkontroll av ett besiktningsorgan. Dessa utgörs av

1. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1992:52) om provning vid ackrediterad verkstad efter kontrollbesiktning, och
2. Statens naturvårdsverks författningssamling (SNFS 1992:17, MS:55) kungörelse med föreskrifter om ackrediterad bilavgaskontroll.

De provningsmetoder som anges i TSVFS 1992:52 och SNFS 1992:17, MS:55 är inte uppdaterade mot de tekniska lösningar som finns idag. Provningsmetoderna skiljer också i betydande omfattning mot det som gäller för en efterkontroll vid ett besiktningsorgan genom TSFS 2017:54.

Följande avvikelser har identifierats:

- Inom avgasreningsområdet används idag oftast omborddiagnosystem (OBD) för att prova ett fordon's avgasemissioner. Denna metod framgår inte som provningsmetod i SNFS 1992:17.
- Eftersom tilläggskraven för tunga bussar inte finns med som kontrollområde saknas angivna provningsmetoder.
- Det obligatoriska kravet på fullständigt prov i rullbromsprovare för tunga fordon i TSVFS 1992:52 är inte lämplig som provmetod för

---

<sup>6</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.

<sup>7</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.

alla reparationer. Provresultaten riskerar att blir missvisande innan de utbytta bromsdetaljerna slitits in om fordonet har bromssystem med trumbromsar. Efterkontroller som sker hos besiktningsföretag begränsas i vissa fall till reparerad axel. Denna möjlighet finns inte för ackrediterade verkstäder.

#### 1.4 Kalibrering av mätutrustning

Mätutrustning som används vid provning behöver rättvisningskontrolleras (kalibreras) regelbundet inom vissa tidsintervall, för att säkerställa mätresultaten. Idag tillämpas en praxis med olika tidsintervall för kalibrering av de vanligaste mätutrustningarna, som följs av de flesta verkstäderna. Lägsta tillåtna tidsintervall är dock inte fastställda i nu gällande regler. Swedac har vid sin tillsyn uppmärksammat att vissa verkstäder kontrollerar utrustningen för sällan med risk för att fordonen avviker mot de krav som gäller för ett godkännande.

#### 1.5 Rapporteringsmetod

Idag tillåts en ackrediterad verkstad lämna in intyg om genomförd provning i pappersformat till Transportstyrelsen om verkstaden saknar en direkt data-uppkoppling mot Transportstyrelsen. Vissa av de intyg som kommer in är handskrivna och svåra att tyda vilket medför en risk att fel fordon intygas och godkänns.

Ett fåtal fordonsägare uppfattar inte att fordonet är godkänt eftersom informationen inte kommer in direkt i vägtrafikregistret. Det har därför hänt att fordonsägare låter genomföra en efterkontroll vid ett besiktningsorgan även fast detta inte är nödvändigt.

#### 1.6 Kompetenskrav

I föreskrifterna föreslås även krav på den kompetens som en kontrollant ska ha för att få arbeta med provning inom den ackrediterade verkstadens kontrollorgan. Krav på en arbetstagares kompetens- eller utbildningsnivå har sedan 2020 harmoniserats inom EU för att ta bort hinder för en rörlighet på arbetsmarknaden inom EES området. Prövning ska därför genomföras enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer, om detta inte skett tidigare. Någon sådan prövning har inte genomförts tidigare.

## 2. Vad ska uppnås?

Målet är att få fram ett funktionellt regelverk för den provning som ska genomföras av en ackrediterad verkstad efter en reparation av fordonet. Regleringen ska vara så pass heltäckande med krav på verkstaden så att Swedacs föreskrifter (STAFS 2003:5) kan upphävas. Regleringen ska även innehålla moderna provningsmetoder och kontrollområden som bättre

stämmer överens med de som gäller i samband med kontrollbesiktning och flygande inspektion. Vi ska också uppnå rapporteringslösningar som ökar digitaliseringen där det är lämpligt.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

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

Om vi inte gör något så finns det en risk att Swedac blir tvungna att upphäva STAFS 2003:5 utan att ersättningsreglering finns på plats för att undvika att Sverige får problem med Swedacs roll som utsett nationellt ackrediteringsorgan. Det skulle medföra att Sverige saknar en reglering som anger de förutsättningar som verkstäder ska kunna ackrediteras för när det gäller egen reparation och provning av denna reparation. Fordonsägare mister därmed den möjlighet att reparation, provning och intygande av ackrediterad verkstad kan fungera som ersättning för efterkontroll av ett besiktningsorgan. Vi kommer också ha kvar provningskrav vid de ackrediterade verkstäderna som inte längre är funktionella, speciellt när det gäller avgasområdet. Det kommer fortsatt vara oklart hur bussar ska provas av en ackrediterad verkstad.

För fordonsslag som A-traktor, traktor, EG-mobilkran, moped och vissa släpfordon kommer det fortsatt inte vara möjligt för ackrediterade verkstäder att prova i samband med reparation.

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

Att upphäva befintliga föreskrifter utan att ersätta dem med nya föreskrifter, innebära att det saknas grund för att ackreditera verkstäder för provning och intygande av egna reparationer som ersättning för besiktningsorganens efterkontroll. Det skulle även vara svårt för Swedac att bedöma nivån på verkstädernas kompetens och lämpligheten av vissa provningsmetoder utan att dessa är fastställda.

Det är inte möjligt att ackreditera verkstäder utan lagstöd och Transportstyrelsen bedömer därför att det inte finns något annat alternativ än reglering.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

##### **Ackrediteringsregler**

Transportstyrelsen föreslår att de krav som finns i STAFS 2003:5 sammantaget flyttas över till nya föreskrifter inom Transportstyrelsens ansvar. Vi föreslår också att de kontrollområden med provningsmetoder som regleras i TSVFS 1992:52 och SNFS 1992:17, MS:55 tas in i de nya föreskrifterna.

Vi kan inte se att det finns några andra alternativ till detta förslag. Naturvårdsverket som tidigare reglerade kontrollmetoder för avgasrening genom SNFS 1992:17 har genom senaste avgasförordningen (2011:345) och fordonsförordningen (2009:211) inte kvar något ansvar för detta. Samtliga kontrollmetoder ligger för närvarande inom Transportstyrelsens ansvar att reglera. Bemyndigande för själva ackrediteringen ligger förvisso inom Swedacs ansvar men eftersom de inte får reglera förutsättningarna för ackreditering och heller inte har bemyndigande att reglera kontrollmetoder så ligger det närmast till att Transportstyrelsen ansvarar för den samlade regleringen. Transportstyrelsen har också liknande reglering inom andra områden genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:3) om ackreditering av kontrollorgan, kontroll och plombering av färdskrivare samt installationsskylt samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:84) om ackreditering av kontrollorgan samt kontroll av hastighetsregulatorer.

**Fordonskategorier**

Transportstyrelsen har övervägt följande alternativ när det gäller de fordonskategorier som verkstäder kan ackrediteras för.

*Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Idag finns det genom STAFS 2003:5 möjlighet att ackrediteras för provning av följande fordonskategorier:

- A. Bil med totalvikt  $\leq$  3,5 ton.
- B. Bil med totalvikt  $>$  3,5 ton.
- C. Släpvagn med totalvikt  $\leq$  3,5 ton.
- D. Släpvagn med totalvikt  $>$  3,5 ton.
- F. Motorredskap eller terräng-motorfordon.
- E. Motorcykel.

Med hänsyn till att vissa fordonslag saknas i reglerna föreslår vi tillägg i samtliga kategorier med följande indelning

1. Bil samt bil som byggts om till traktor,
  - a) med en totalvikt av högst 3,5 ton,
  - b) med en totalvikt över 3,5 ton.
2. Släpfordon,
  - a) med en totalvikt av högst 3,5 ton,
  - b) Med en totalvikt över 3,5 ton.
3. Motorcykel och moped.
4. Motorredskap, terrängmotorfordon samt bil som byggts om till motorredskap.

5. Traktor, utom bil som byggts om till traktor.
6. EG-mobilkran.

Vi föreslår även att fordonskategori 1 a får utökas till att även omfatta personbil klass II med en totalvikt till och med 7,5 ton om verkstaden så önskar.

#### *Alternativ B*

Vi föreslår att de fordonskategorier som finns genom STAFS 2003:5 finns kvar med ett tillägg av sådana fordonskategorier som idag saknas fast de regelbundet kontrollbesiktigas sedan några år tillbaka. Det innebär att vi lägger till fordonslagen bil ombyggd till traktor (A-traktor) till fordonskategori 1 beroende av fordonets totalvikt, skapar en ny kategori 5, för traktor b och en ny kategori 6, för EG-mobilkran. Fordonsslag som moped, traktor a<sup>8</sup> och bil ombyggd till motorredskap, terrängsläp/släplåde tas inte in i detta alternativ eftersom de inte kontrollbesiktigas.

#### **Kontrollområde**

Kontrollområde 14. *Taxameter* från STAFS 2003:5 provas inte av ackrediterade verkstäder och föreslås utgå i samtliga alternativ. Besiktningsorgan kontrollerar endast att taxametern inte påverkar bilens inre säkerhet (vilket är ett annat kontrollområde). Det finns separata kontroller av en taxameters funktion genom STAFS 2006:9<sup>9</sup>.

När det gäller kvarstående kontrollområden från STAFS 2003:5 har Transportstyrelsen tittat på följande alternativ.

#### *Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Eftersom den provning som ska genomföras vid en ackrediterad verkstad i första hand är tänkt att ersätta efterkontroll av brister vid en kontrollbesiktning föreslår vi att kontrollområdena anpassas så att de motsvarar de kontrollområden som finns genom direktiv 2014/45/EU om periodisk kontroll (kontrollbesiktning).

Det går dock inte att ha exakt samma kontrollområden som direktivet eftersom indelningen inte är logisk om man ser till de reparationer som genomförs på en verkstad. I direktivet finns exempelvis ett kontrollområde som heter 7. *Övrig utrustning*<sup>10</sup> där man samlat ihop sådana kontroller som inte passar in i övriga kontrollområden. En verkstad arbetar normalt inte

---

<sup>8</sup> En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 km/tim.

<sup>9</sup> Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2006:19) om installation och besiktning av taxameterutrustning

<sup>10</sup> Avser kontroller av säkerhetsbälten, krockkuddar, SRS-system, lås och stölskydd, varningstriangel, förbandslåda, hjulkilar, ljudsignalanordning, hastighetsmätare, färdskrivare, hastighetsbegränsande anordning, vägmätare, antisladdsystem (ESC).



samlat med en blandning av reparationer från underkännande enligt kontrollområde 7 i direktivet och behöver därför delas upp i föreskrifterna som ska gälla för en verkstad.

Kontrollområdet 8. *Störningar*<sup>11</sup> från direktivet behöver också delas upp eftersom reparationer som rör buller, avgasutsläpp, elektromagnetisk störning (EMC), vätskeläckage ofta genomförs på olika verkstäder. Vi föreslår också att krav avseende drivsystemet lyfts ut som ett separat område.

Kontrollområdena som föreslås inom alternativ A är därför följande:

1. Bromssystem med tillägg av antisladdsystem.
2. Styrsystem.
3. Sikt.
4. Lampor, reflexanordningar och elektrisk installation samt tillägg av ljudsignalanordning.
5. Axlar, hjul, däck och fjädring
6. Chassi och chassiinfästningar avseende,
  - a) chassi, ram och infästningar utom drivsystem samt tillägg av stöldskydd, eller
  - b) drivsystem utom buller, avgasemissioner och gasinstallationer.
7. Övrig utrustning,
  - a) säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem (krockkuddar),
  - b) hastighetsmätare och vägmätare, eller
  - c) hastighetsreglerande anordning.
8. Störningar,
  - a) buller (ljudemissioner).
  - b) avgasemissioner, eller
  - c) elektromagnetisk kompatibilitet (radiostörning).
9. Tunga bussar med avseende på tillgänglighet, kommunikation, brandsäkerhet och utrymning.
10. Gasinstallation.
11. Köldmedium.

#### *Alternativ B*

Vi behåller nuvarande kontrollområden från STAFS 2003:5 som används men lägger till ett kontrollområde som handlar om särskilda krav för tunga bussar.

Kontrollområden i alternativ B blir då följande:

---

<sup>11</sup> Avser kontrollen av buller, avgasutsläpp, elektromagnetisk störning (EMC), vätskeläckage.

1. Stomme och karosseri.
2. Hjulsystem (utom däck).
3. Däck.
4. Drivsystem (utom avgasrening och fordonsbuller).
5. Avgasrening (i den omfattning som följer av Statens naturvårdsverks föreskrifter).
6. Fordonsbuller.
7. Bromssystem.
8. Styrsystem.
9. Kommunikationssystem.
10. Instrumentering utom taxameter och färdskrivare.
11. Släpvagnskopplingar.
12. Köldmedium.
13. Hastighetsregulator.
14. Gasinstallation
15. Särskilda krav för tunga bussar.

**Provningsmetoder**

Provningsmetoderna vi föreslår är fortsatt allmänt skrivna i likhet med det som anges i TSVFS 1992:52 för att kunna inrymma de flesta reparationer som verkstaden genomför inom respektive kontrollområde. Det ställs krav på okulär kontroll, att rätt delar använts vid reparation och att delarna är korrekt monterade. Det ställs också krav på funktionskontroll när sådan kontroll kan behöva genomföras. Transportstyrelsen har inte funnit någon anledning att överväga alternativ till detta sätt att reglera eftersom vi strävar att ha en funktionell reglering som fungerar över tid och inte begränsar möjligheten till reparationer.

Provningsmetod för avgasrening moderniseras och kontroll med hjälp av OBD-system föreslås enligt samma metod som används vid en kontrollbesiktning. Vi föreslår också allmänna krav för den provning som ska genomföras för det tillkommande kontrollområdet bussar. Vi saknar anledning till att föreslå andra alternativ inom dessa två områden.

För provning av bromssystem finns dock behov av justering mot de krav som gäller idag och alternativen som övervägts presenteras nedan.

#### *Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Vi tydliggör att prov i rullbromsprovare för tunga fordon<sup>12</sup> får begränsas till den axel som reparationen avser så länge bristen som rapporterats vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion inte avser fordonets totala bromseffektivitet.

För tunga fordon med bromssystem som har bromsstrummar tillåts att prov i rullbromsprovare ersätts med annan lämplig metod om denna metod kan säkerställa bromseffektiviteten. Detta gäller under förutsättning att fordonet reparerats med nya bromsdetaljer som måste slitas in innan rullbromsprovare kan användas för att fastställa bromseffektivitet.

För tunga fordon med bromssystem som har skivbromsar är det inte aktuellt med undantag till prov i rullbromsprovare. Detta eftersom sådana system normalt kan kontrolleras i rullbromsprovare efter en viss uppvärmning av anliggningsytorna i bromssystemet.

#### *Alternativ B*

Vi anger att provning i rullbromsprovare alltid ska genomföras om det inte är så att utbyte av slitdelar medför att provningsresultatet kan vara missvisande. I sådant fall får annan lämplig provningsmetod användas.

#### *Alternativ C*

Justering av provningsmetod för bromsar genomförs till att kräva provning med rullbromsprovare för alla bilar och släpvagnar. Det innebär att verkstäder som reparerar lättare bilar och släpvagnar måste införskaffa lämpliga bromsprovare och kraftplattor.

### **Kalibrering av mätutrustning**

#### *Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Vi föreslår att kortast tillåtna tidsintervall mellan två kalibreringar införs för de vanligaste förekommande mätutrustningar som finns hos de ackrediterade verkstäderna. Tidsperioden för respektive mätutrustning som föreslås är satt utifrån den praxis som gällt de senaste åren och utgörs av följande:

| <b>Utrustning</b>                          | <b>Kortaste kalibreringsintervall</b> |
|--|---------------------------------------|
| Rullbromsprovare                           | Minst 1 gång per år                   |
| Utrustning för kontroll av ljusinställning | Minst 2 gånger per år                 |
| Ljudnivåmätare                             | Minst vartannat år                    |
| Avgasmätare, bensin                        | Minst 2 gånger per år                 |

<sup>12</sup> Bilar och släpvagnar till bilar med en totalvikt över 3 500 kg.

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Avgasmätare, diesel | Minst 1 gång per år |
| Metangasdetektor    | Minst 1 gång per år |

Tabell 1: Kalibreringsintervall för kontrollutrustning.

### *Alternativ B*

Vi föreslår att verkstäderna genomför riskbedömning avseende den mätutrustning som de använder och därefter fastställer de kalibreringsintervall som behöver tillämpas med hänsyn till uppmärksammade risker. Fastställda intervall ska i sådant fall finnas angivna i kontrollorganets ledningssystem.

### **Rapporteringsmetod**

#### *Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Vi föreslår att intygande till Transportstyrelsen huvudsakligen ska ske via datauppkoppling. Idag finns möjlighet att enbart lämna intyg om genomförd provning i pappersformat.

Endast i undantagsfall när datasystemet för inrapportering inte fungerar får intygen lämnas i pappersformat. Detta ses som en normal reservrutin för att fordonsägaren ska kunna få ut bilen efter en reparation även fast intygande av kravuppfyllelse inte kunnat rapporteras färdigt in i vägtrafikregistret (VTR). Intyg i pappersformat skickas i detta fall till Transportstyrelsen via post och förs in i VTR när dessa inkommit till Transportstyrelsen.

#### *Alternativ B*

Vi behåller de krav som finns idag vilket betyder att den ackrediterade verkstaden alltid tillåts skicka in intygen till Transportstyrelsen i pappersformat om de inte vill använda ett datauppkopplat system.

### **Kompetenskrav**

Transportstyrelsen har genomfört en inre marknadstest enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprovning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer, med anledning av de krav på kompetens och utbildning som ställs genom förslaget på de arbetstagare som genomför provning. Proportionalitetsprovningen med tillhörande inre marknadstest presenteras separat som en bilaga till denna konsekvensutredning. Eftersom Transportstyrelsen ändå valt att värdera olika alternativ inom föreskriftsförslaget presenteras dessa alternativ nedan.

#### *Alternativ A (Transportstyrelsens förslag)*

Vi föreslår att en arbetstagare som arbetar med provning inom den ackrediterade verkstadens kontrollorgan ska ha tillräckligt yrkeskunnande i likhet med vad som anges i STAFS 2003:5.

STAFS 2003:5 innehåller även allmänna råd om vad som anses vara tillräckligt yrkeskunnande (6 års praktisk erfarenhet av reparerande verksamhet eller 2 års praktisk erfarenhet i kombination med en lämplig fordonsutbildning). Vi föreslår att dessa allmänna råd ska vara kvar men förtydligar att den utbildning som avses är fordonstekniskt gymnasium eller motsvarande.

Vi tydliggör samtidigt att en arbetstagare som arbetar med provning inom den ackrediterade verkstadens kontrollorgan ska ha kunskap om de kontrollmetoder och bedömningsgrunder som används av ett besiktningsorgan i samband med kontrollbesiktning. Detta föreslås för att arbetstagaren ska kunna förstå vilken brist fordonet underkänts med och därmed förstå vad som ska vara reparerat och provat för att fordonet åter ska få användas fritt på väg till nästkommande kontrollbesiktning.

#### *Alternativ B*

Vi föreslår samma utbildningsnivå som gäller för en besiktningstekniker enligt Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:53) om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör.

#### *Alternativ C*

Vi föreslår att den utbildningsnivå som anges i STAFS 2003:5 genom allmänna råd tas in som krav i regleringen. Detta innebär att 6 års praktisk erfarenhet av reparerande verksamhet eller 2 års praktisk erfarenhet i kombination med en lämplig fordonsutbildning är den nivån som den som provar inom ett kontrollområde ska uppnå.

#### **4. Vilka är berörda?**

Föreskriftsförslaget påverkar främst de 720 verkstäder som idag är ackrediterade hos Swedac. Förslaget kan även påverka de cirka 3 500 fordonsverkstäder som enligt Swedacs bedömning finns idag, om något av dessa företag överväger att bli en ackrediterad verkstad.

Regleringsförslaget påverkar indirekt besiktningsorganens verksamhet. Det finns idag 10 företag som besiktar fordon.

Swedac berörs av förslaget i och med att de ackrediterar verkstäderna och utövar tillsyn över verkstäderna.

Förslaget påverkar indirekt fordonsägare.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

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

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

Det är relativt kostsamt att ackreditera sig som företag. Kostnaderna<sup>13</sup> uppgår till 52 000 kr (grundavgift nyanmälan) samt tillägg för Swedacs inledande granskning med en timkostnad på 1 350 kr/tim. Det tillkommer även årliga kostnader för tillsyn på motsvarande belopp som för nyanmälan samt kostnader för att upprätta ledningssystem, rutiner och administration för den verkstad som vill verka som ackrediterat företag. Antalet ackrediterade verkstäder har minskat de senaste åren från drygt 1 000 företag mot idag cirka 700. Anledningen tros vara ackrediteringskostnader samt att omregleringen av besiktningsmarknaden gjort det enklare att få efterkontroller genomförda hos besiktningsorgan. Kostnaderna för ackreditering följer dock av de EU harmoniserade krav som gäller för alla företag som ackrediteras och kommer därför inte att kommenteras vidare i denna konsekvensutredning.

För att ändå behålla en fungerande marknad med ackrediterade verkstäder har vi med förslaget valt att inte ställa krav som ökar företagens kostnader mer än vad som är nödvändigt med hänsyn till ny teknik, framförallt inom avgasreningsområdet. Kostnader som följer av föreskriftsförslaget skiljer inte heller mot de som gäller idag för de verkstäder som är ackrediterade.

De verkstäder som reparerar och intygar provning av bromssystem för tunga fordon måste fortfarande ha rullbromsprovare för att kunna kontrollera bromseffektivitet på de flesta fordon. Kostnaden<sup>14</sup> för bromsprovare skiljer från 65 000 kr upp till 500 000 kr beroende på hur pass komplicerad utrustning det krävs och hur tunga fordonen är som ska provas. Kostnaderna kan möjligtvis bli marginellt lägre för verkstäder som reparerar bromsar på tunga fordon om slitaget på rullbromsprovaren minskar när fullständigt prov i rullbromsprovare i vissa fall tillåts utgå.

Krav på att fordon ska kunna provas med OBD-system (omborddiagnostiksystem) förväntas inte medföra några ökade kostnader för

---

<sup>13</sup> Reglerade genom Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter (STAFS 2019:4) om avgifter för ackrediterade kontrollorgan

<sup>14</sup> Enligt uppgift från två olika företag som säljer sådan utrustning.

fordonsverkstäder. Dessa system krävs ändå idag för verkstäder som reparerar fordon för att de ska kunna göra felsökning på de moderna bilarna.

De ackrediterade verkstäderna hanterar idag cirka 100 000<sup>15</sup> ärenden per år vilket motsvarar cirka 11 procent av det totala antalet efterkontroller som genomförs på fordon där brister konstaterats i samband med kontrollbesiktning eller av polisen vid flygande inspektion. Eftersom vi föreslår att fler fordonsslag kan provas av en ackrediterad verkstad kan det innebära att verkstäderna får en viss ökning av sina intäkter. Det innebär samtidigt att besiktningsorganen får genomföra något färre efterkontroller. A-traktor, traktor b som tillkommer står dock för en marginell del av fordonsbeståndet och besiktningsverksamheten. Mopeder som tillkommer kontrollbesiktigas inte idag och påverkar därför inte besiktningsorganens volym av efterkontroller.

## 5.2 Medborgare

Förslaget påverkar inte medborgare i allmänhet. Ägare av A-traktorer och traktor b får med förslaget även en möjlighet att få fordonen reparerade och provade hos en ackrediterad verkstad, som ersättning för en efterkontroll hos ett besiktningsorgan, i likhet med vad som gäller för andra bilägare.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Föreskriftsförslaget bedöms inte innebära någon påverkan på regioner eller kommuner.

Den myndighet som påverkas av föreskriftsförslagen är i huvudsak Swedac eftersom de med förslaget har möjlighet att fortsatt verka som nationellt ackrediteringsorgan för Sverige i enlighet med den EU-reglering som finns för sådana organ. Swedac får dock vissa kostnader för att sätta sig in i nya regler. Kostnaderna bedöms som relativt små eftersom de nya reglerna i stor omfattning liknar tidigare föreskrifter genom STAFS 2003:5. Swedac kan dock få kostnader på upp till 100 000 kr<sup>16</sup> eftersom de behöver utveckla ett nytt kontrollområde för tunga bussar.

## 5.4 Miljö

Regleringsförslaget att OBD-kontroller ska användas i samband med reparationer av avgasrening kan i vissa fall medföra att dessa system provas noggrannare och därmed fungerar bättre. Påverkan är dock inte så stor då de flesta företag som reparerar avgasrening redan använder OBD-kontroller eftersom de ger bättre möjlighet till felsökning.

---

<sup>15</sup> Enligt uppgift från Transportstyrelsen hanterade ackrediterade verkstäder 100 303 ärenden år 2020.

<sup>16</sup> Enligt uppgift från Swedac kostar det cirka 100 000 kr att utveckla ett kontrollområde.

## 5.5 Externa effekter

Systemet med ackreditering av verkstäder som reparerar och kontrollerar den egna reparationen är ett alternativ till efterkontroll hos besiktningsorgan. De föreslagna föreskrifterna medför inte några externa effekter mer än att något fler fordon skulle kunna repareras och kontrolleras av en ackrediterad verkstad istället för ett besiktningsorgan. Detta under förutsättning att verkstäder väljer att ackrediteras för det tillkommande fordonsslagen traktor, A-traktor, moped och EG-mobilkran.

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

### 6.1 Ackrediteringsregler

Vi har inte funnit något annat alternativ till att Transportstyrelsen samlar de regler som gäller för ackrediterade verkstäder. Att regelverken samlas och moderniseras ses dessutom som en regelförenkling för de som ska tillämpa kraven.

### 6.2 Fordonskategorier

Alternativ A innebär att vi ökar verkstädernas möjlighet att prova och intyga i stort sett alla motordrivna fordon och släpfordon som trafikerar vägnätet. Det innebär att reparation och provning även kan ske för fordon som inte omfattas av regelbunden kontrollbesiktning utan endast blir stoppade vid flygande inspektion. Ackrediterade verkstäder kan med alternativ A även reparera och prova fordon som kontrollbesiktigas i undantagsfall<sup>17</sup> på grund av fordonens användningsområde.

Genom att begreppet släpvagn ändras till släpfordon så ingår även släpsläde och terrängsläp gentemot dagens begränsning till enbart släpvagn.

Att vi inom alternativ A föreslår att en verkstad som är ackrediterad för fordonskategori 1 a (bil med totalvikt upp till 3,5 ton) på begäran även får prova husbilar (personbil klass II) upp till 7,5 ton ger en flexiblare hantering av dessa fordon. Många husbilar är konstruktionsmässigt lika även fast totalvikterna pendlar både över och under 3,5 ton på grund av vilken körkortsbehörighet fordonsägaren har. Eftersom husbilar inom visst totalviktsintervall är relativt lika bedömer Transportstyrelsen att sådana verkstäder som provar och intygar husbilar upp till 3,5 ton också bör kunna hantera husbilar upp till 7,5 ton med hydrauliska bromssystem.

---

<sup>17</sup> Släpsläde och terrängsläp avsedda speciellt för persontransport kontrollbesiktigas.



Alternativ B innebär också ett tillägg av fler fordonsslag, mot det som gäller idag, med endast med sådana fordon där krav nyligen uppkommit på regelbunden kontrollbesiktning (A-traktor<sup>18</sup> och traktor b<sup>19</sup>). Alternativ B är en nivå som mycket väl kan fungera även fast den bedöms utgöra en omotiverad begränsning för reparation och provning av fordon som i undantagsfall besiktas.

Alternativ B ger heller inte den flexibilitet vad gäller husbilar som alternativ A. Verkstäder som reparerar och provar husbilar måste i sådana fall ackrediteras för fordonskategori 1 b för att kunna hantera bilar över 3,5 ton. De behöver för att ackrediteras för fordonskategori 1 b ha utrustning för att prova tunga lastbilar med tryckluftsatta bromssystem. Verkstaden måste i sådant fall investera i rullbromsprovare vilket gör att vissa verkstäder idag avstår att prova husbilar med totalvikt över 3,5 ton. Kostnaden<sup>20</sup> för sådan bromsprovare är från 65 000 kr upp till 500 000 kr beroende på hur pass komplicerad utrustning det krävs och hur tunga fordonen är som ska provas. Vid kontroll av tunga fordon är det också vanligt att använda kraftplattor som kostar uppåt 150 000 kr (för kontroll av glapp).

Alternativ A är också en fördel för verkstäder som riktar in sig på reparation av motorcyklar eftersom de samtidigt kan reparera och prova mopeder där brister kontrolleras av polis i samband med flygande inspektion.

Vi har sammantaget därför kommit fram till att alternativ A är att föredra.

### 6.3 Kontrollområden

Alternativ A innebär att vi får kontrollområden som svarar mot de rapporteringssystem som finns på kontrollbesiktningssidan genom direktiv 2014/45/EU. Eftersom vi även delar upp vissa av kontrollområdena från direktivet får vi en nivå som bedöms motsvara den verksamhet som en verkstad kan hantera i samband med reparation av ett fordon. En uppdelning ger också verkstäderna en möjlighet att välja kontrollområden som passar deras verksamhet och de reparationer som verkstäderna genomför.

Alternativ A innebär dock att ackrediteringsbesluten kan behöva skrivas om och vi har därför valt att föreslå en övergångstid på två år för detta så att det kan hanteras inom Swedacs ordinarie tillsyn.

Alternativ B innebär att vi i stort sett behåller en indelning som stämmer med äldre kontrollbesiktningssystem (från början av 2000-talet) vilket kan göra det enklare för vissa ackrediterade verkstäder att ha kvar nuvarande ackrediteringsområden. En indelning enligt alternativ B stämmer dock inte med det numreringsystem som brister rapporteras mot vid

---

<sup>18</sup> Bil ombyggd till traktor.

<sup>19</sup> En snabbgående traktor med en konstruktiv hastighet över 40 km/tim.

<sup>20</sup> Enligt uppgift från två olika företag som säljer sådan utrustning.

kontrollbesiktning och flygande inspektion. Rapporteringssystemet avseende brister är numera gemensamt inom EU enligt den indelning som följer av direktiv 2014/45/EU. En indelning enligt alternativ B kräver därför översättningstabeller för att kunna avgöra hur en viss typ av brist ska hanteras av en ackrediterad verkstad. En reglering enligt alternativ B riskerar att bli både otydlig och missvisande.

När vi väger de två alternativen mot varandra är vår bedömning att det är lämpligt att ha kontrollområden som sammanfaller med EU-harmoniserad reglering. Vi har därför valt att gå vidare med alternativ A.

#### 6.4 Provningsmetoder

Alternativ A innebär att rullbromsprovare fortsatt måste finnas för kontroll av bromsar för tunga fordon (bilar och släpvagnar med totalvikt över 3 500 kg) även om fordon som har trumbromsar får kontrolleras på annat sätt.

Det kan förstås vara svårt att hitta en alternativ provningsmetod än rullbromsprovare för fordon med trumbromsar men att reglera enbart med en metod som inte fungerar fullt ut ses inte som ett alternativ. Förslaget öppnar dock upp för att göra retardationsprov med fullastat fordon för tunga fordon med trumbromsar. Regleringsalternativ A är dessutom teknikneutralt och möjliggör en utveckling av andra lämpliga provningsmetoder om sådana lösningar går att finna. Alternativ A hindrar inte en kontroll med rullbromsprovare för tunga fordon med trumbroms. Ett bromssystem måste dock i sådant fall konditioneras och värmas upp till en nivå som motsvarar en normal inkörning för att testresultaten ska vara rättvisande om verkstaden trots allt väljer denna provningsmetod.

Alternativ B innebär att verkstäder får möjlighet att välja bort rullbromsprovare om de genomgående byter ut slitdelar vid en reparation och kan säkerställa bromseffektivitet på annat sätt. Transportstyrelsen har varit i kontakt med en fordonstillverkare av tunga lastbilar som påtalat att kontroll i rullbromsprovare är en metod som fungerar bra när det gäller dagens tyngre bilar som är utrustade med bromsskivor. Denna tillverkare men även en större ackrediterad verkstad bedömer att det saknas en alternativ provmetod för att säkerställa bromseffektivitet för tunga fordon med skivbromsar på ett tillförlitligt sätt. De flesta tunga bilar utrustas idag med bromsskivor. Vi har därför valt bort detta alternativ.

Alternativ C innebär att alla verkstäder som ackrediteras för reparation av bromsar behöver rullbromsprovare oavsett om de arbetar med lätta eller tunga fordon (bilar och släpvagnar) i likhet med det som gäller för besiktningsorganen. Besiktningsorgan behöver utrusning som gör det enkelt att kontrollera bromssystem utan att fordonet monteras isär. I sådana fall så

har rullbromsprovare visat sig lämpliga. En verkstad skruvar dock oftast bort både hjul och bromskomponenter vilket ger dem en annan möjlighet att kontrollera ingående bromskomponenter till skillnad från ett besiktningsorgan.

Som framgår inom avsnittet fordonskategorier ligger kostnaden på bromsprovare på mellan 65 000 kr till 500 000 kr med tillägg på upp till 150 000 kr för kraftplattor. Transportstyrelsen har inte konstaterat några brister vid reparation av lätta fordons bromsar inom nuvarande ackrediteringar som motiverar att vi skulle kräva mer utrusning enligt alternativ C och alternativ C har därför utgått.

Transportstyrelsen har tagit till sig informationen om bristerna med att prova med rullbromsprovare för tunga fordon med trumbromsar inte fungerar när bromssystemet är utbytt och har därför valt att gå vidare med alternativ A.

### 6.5 Kalibrering av mätutrustning

Alternativ A med fastställda kalibreringsintervall innebär att det tillkommer tydliga krav för mätutrustning för verkstäderna. De flesta verkstäder tillämpar redan idag föreslagna kalibreringsintervaller genom den praxis som används och påverkas därför inte av förslaget. Det är möjligtvis någon verkstad som avviker från idag gällande praxis som får ökade kostnader för kalibrering.

Alternativ B gör det friare för verkstäder att fastställa kalibreringsintervall utifrån egna riskvärderingar. Detta alternativ skiljer dock inte nämnvärt med de krav som finns på väsentlig mätutrustning genom standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 och som ackrediterade verkstäders kontrollorgan måste följa för att kunna ackrediteras. Det finns även ett antal verkstäder som utgörs av mycket små företag och som kan ha svårt att genomföra korrekta riskbedömningar utan att anlita externa företag med de ökade kostnader som detta kan innebära för dem. Alternativ B hjälper inte att lösa problemet med en otillräcklig mängd kalibreringar och har därför valts bort till förmån för alternativ A.

### 6.6 Rapporteringsmetod

Transportstyrelsen har idag problem med läsbarheten av vissa av de handskrivna intyg som skickas in efter provning av ackrediterad verkstad. Det händer också att den fordonsägare som låter fordonet repareras och provas vid ackrediterad verkstad inte uppfattar att fordonet är provat och godkänt. I dessa fall sker en efterkontroll hos besiktningsorgan helt i onödan till kostnader för fordonsägaren.

Det finns idag möjlighet till att ha en digital inrapportering av provningsresultatet enligt alternativ A som de allra flesta ackrediterade verkstäder använder sig av. Dessa system är mycket lätta att rapportera i och Transportstyrelsen ser därför inte en anledning att behålla nuvarande system med pappersintyg enligt alternativ B. Alternativ A föreslås även för att minska risken för felskrivning.

Det finns i dagens reglering också en otydlighet kring vem som utfärdar de intyg som ska skickas in digitalt som sammantaget gör att vi behöver få till en flexiblere hantering där den som utför kontrollen ska kunna rapportera resultatet omgående.

Vi har med ovan angivna skäl valt att gå ifrån en manuell hantering och till en digital lösning när det gäller intygandet enligt alternativ A till Transportstyrelsen.

## 6.7 Kompetenskrav

Genom alternativ A förtydligas att tillräckligt yrkeskunnande kan innebära utbildning på ett fordonstekniskt gymnasium. Fordonstekniskt gymnasium är den typ av utbildning som utgör praxis idag enligt uppgift från Swedac och några av de verkstadsföretag Transportstyrelsen kontaktat. Eftersom alternativ A också är i form av allmänna råd möjliggör det att fler varianter på utbildning och kunskaper kan prövas om en verkstad hittar en lämplig arbetstagare som uppfyller likvärdiga krav. Alternativ A blir därmed friare än alternativ C.

En utbildningsnivå för en besiktningstekniker enligt alternativ B är ett mer långtgående krav på certifiering som det idag saknas bemyndigande för i fordonsförordningen. Sådana krav bedöms också vara kostnadsdrivande för verkstäderna som inte har någon möjlighet att använda denna kompetens för att få intäkter genom övrig kontrollbesiktning. Det är inte heller samma typ av kontroller som ska genomföras av en ackrediterad verkstad jämfört med efterkontrollen av ett besiktningsorgan. Den som kontrollerar fordonet vid en ackrediterad verkstad (genomför provning) ska i första hand rikta in sig på att fordonet är reparerat på ett fackmässigt sätt och att reparationen är genomförd så att den är hållbar till en nivå som kan anses vara rimlig för en sådan typ av reparation över tid. En verkstad har dessutom en möjlighet att vid provning ta del av detaljerad information om den reparation som genomförts, vilket ett besiktningsorgan saknar.

Alternativ C att arbetstagaren ska ha genomgått en fordonsteknisk utbildning tillsammans med två års yrkeserfarenhet som alternativ till 6 års yrkesvana är en striktare reglering mot det som föreslås i alternativ A eftersom det förs in som ska-krav. En verkstad mister då möjligheten att ta in arbetstagare som erhållit sina kunskaper på ett alternativt sätt även om

dessa kan visas vara lämpliga för arbetet. Yrkesvana av fordonsreparationer kan uppnås på många olika sätt och kan också omfatta andra fordon än vägfordon.

När vi sammanvägt de tre alternativen har vi valt att föreslå alternativ A då det ger en rimlig nivå med en tydlig inriktning att kunskap om fordonsreparationer är det som förväntas av personer som arbetar med provning inom ett kontrollorgan.

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

Transportstyrelsens bemyndigande för föreskrifterna om provning av fordon vid ackrediterade verkstäder grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen, 3 § avgasreningsförordningen (2011:345), 3 § förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll och 8 kap. 1 § vägtrafikdataförordningen (2019:382).

Bemyndigande enligt förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll kräver ett samrådsförfarande med Swedac.

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

Det finns genom EU-direktiven 2014/45/EU och 2014/47/EU samt förordning (EU) 2019/621 krav när det gäller periodiska trafiksäkerhetskontroller och vägkantskontroller. Dessa rättsakter anger förutsättningar för besiktningsorgan som arbetar med efterkontroll av fordon. Den provning som de ackrediterade verkstäderna genomför bedöms vara förenlig med direktivets andemening.

Förslaget innehåller krav på teknisk provning som de ackrediterade verkstäderna ska genomföra. De föreslagna föreskrifterna bedöms därför omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. En anmälan kommer därför att göras till Kommerskollegium.

Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden följer att nya krav på tjänsteleverantörer ska anmälas till kommissionen. Tjänster på transportområdet är dock undantagna från tjänstedirektivets tillämpningsområde. Föreskriftsförslaget avser fordonsbesiktningsverksamhet vilket enligt EU:s rättspraxis (Mål C-168/14) ska betraktas som "tjänster på transportområdet". Förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden är därmed inte tillämpligt på denna verksamhet, varför förslaget inte behöver anmälas enligt förordningen.

Förslaget innehåller krav på en arbetstagares erfarenhet och kompetens som gäller den som provar inom den ackrediterade verkstadens kontrollorgan. Ett inremarknadstest enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprovning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer bifogas denna utredning, se bilaga 1. Provningen visar att förslagen ligger i linje med gällande bestämmelser.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

De sakliga förändringarna av föreskriftsförslaget bedöms inte vara så stora att de kräver särskilda informationsinsatser till de berörda verkstäderna. Det bedöms i denna del tillräckligt att berörda branscher och intresseorganisationer får ta del av och kommentera externremissen i dessa delar.

När det gäller ikraftträdandet bör det kunna ske så snart som möjligt efter att föreskrifterna beslutas eftersom nuvarande ordning inte är förenligt med vad som gäller för ackrediteringsorgan enligt den europeiska samarbetsorganisationen (EA). Gällande regler genom STAFS 2003:5 behöver dock upphävas i samband med att de nya föreskrifterna träder i kraft. Datum för ikraftträdande kommer därför ske i samverkan med Swedac. Målsättningen är att reglerna ska träda i kraft under andra halvåret 2023.

Hänsyn måste dock tas till de ackrediterade företag som är verksamma genom att Transportstyrelsen inför lämpliga övergångsregler när de ackrediterade verkstäderna måste uppdatera sin ackreditering och eventuellt justera de kontrollområden de vill vara verksamma inom.

## **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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

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

Regleringsförslaget bedöms påverka funktionsmålet i mycket begränsad omfattning när det gäller tillgänglighet. De formella kraven på de ackrediterade verkstäderna ändras med förslaget inte i en sådan omfattning mot vad som redan gäller idag.

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

Regleringsförslaget bedöms påverka hänsynsmålet i begränsad omfattning. Användande av OBD-kontroll i samband med provning kan innebära att något fordon kontrolleras noggrannare vid reparation med en lägre klimat- eller miljöpåverkan som följd.

## **C. Företag**

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

## D. Sammanställning av konsekvenser

| Berörd aktör                                      | Effekter som inte kan beräknas   |  | Beräknade effekter (tkr)  | Kommentar   |
|---|--|--|---|---|
|   | Fördelar   | Nackdelar  |   |   |
| <b>Företag</b><br>Verkstäder och besiktningsorgan | <p>Verkstäders möjlighet att ackrediteras för reparation och provning av fler fordonsslag och flexibla kontrollområden ökar.</p> <p>Möjlighet att prova något tyngre husbilar ökar vid verkstäder som hanterar lätta fordon.</p> <p>Någon verkstad kan eventuellt få lägre kostnader för underhåll av rullbromsprovare om denna utrustning används mindre eller i begränsad omfattning mot tidigare.</p> | <p>Verkstäder får kostnader när de behöver uppdatera befintliga kontrollområden om dessa skiljer mot de som företaget har idag. Ett fåtal verkstäder får kostnader för att införa digitalt inrapporterings-system som ersättning till pappershantering.</p> <p>Besiktningsorgan får sannolikt göra något färre efterkontroller när dessa ersätts med provning vid ackrediterad verkstad.</p> | + / -   | Det är sammantaget få förändringar mot dagens system så kostnaderna för de föreslagna reglerna bedöms av Transportstyrelsen vara små för berörda företag. |
| <b>Medborgare</b>                                 | Möjligheten kan öka att få något fler fordon reparerade och provade av verkstad.   |  |   |   |
| <b>Staten m.fl.</b>                               | Swedac kan fortsätta verka som nationellt ackrediteringsorgan.   | Swedac får kostnader för att utveckla ändrade kontrollområden och för att ta fram nytt kontrollområde för tunga bussar.  | Det kostar enligt Swedac ca. 100 000 kr att ta fram ett nytt kontrollområde. Det är svårt att uppskatta kostnaden övrig justering av kontrollområden. | Nytt kontrollområde är aktuellt för tunga bussar.   |
| <b>Externa effekter</b>                           |  |  |   |   |
| <b>Totalt</b>                                     |  |  |   |   |



## **E. Samråd**

Eftersom vi valt att ta fram föreskrifterna med stöd av bemyndiganden enligt 3 § förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll kräver detta att föreskriftsförslaget ska samrådas med Swedac. Enligt 8 kap. 17 § 3 fordonsförordningen ska samråd ske med Polismyndigheten. Dessa samråd kommer att ske genom externremissen. Under framtagandet av föreskriftsförslaget så har diskussioner förts med representanter från Swedac. Delar av föreskriftsförslaget har även diskuterats med verkstäder som idag är ackrediterade för kontrollverksamhet.

## **F. Inre marknadstest**

Eftersom Transportstyrelsen föreslår krav för att personer ska få utöva yrket som provare av fordon efter reparationer vid en ackrediterad verkstad, har myndigheten gjort ett inre marknadstest i enlighet med 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer. Inre marknadstestet redovisas i bilagan till denna konsekvensutredning.

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

Niklas Aspholme  
Utredare  
Tel: 010-495 67 12  
E-post: [niklas.aspholme@transportstyrelsen.se](mailto:niklas.aspholme@transportstyrelsen.se)

## Bilaga

### **Inremarknadstest – förslag till krav på yrkeskvalifikationer för provning av fordon efter reparation vid en ackrediterad verkstad**

Denna bilaga är en komplettering till avsnitt 8 i konsekvensutredningen med den särskilda provning (inre marknadstest) som för reglerade yrken ska genomföras enligt EU-gemensamma bestämmelser och nationell lagstiftning<sup>21</sup>. Med reglerad yrkesverksamhet avses när det genom nationell lag, förordning eller andra föreskrifter, direkt eller indirekt, krävs bestämda yrkeskvalifikationer för att få använda en viss yrkestitel, få tillträde till ett yrke, få utöva viss verksamhet.

Vårt förslag om nya föreskrifter om ackrediterade verkstäder omfattar krav på yrkeskvalifikationer som gäller de arbetstagare som är tänkta att genomföra provning inom en ackrediterad verkstads kontrollorgan. Transportstyrelsen har därför kommit fram till att de krav på tekniskt yrkeskunnande och kunskaper om provningsmetoder vid kontrollbesiktning som föreslås gälla för en medarbetare som genomför provning (här omnämnd som kontrollanten) innebär att yrkesrollen är att betrakta som ett reglerat yrke.

Föreskriftsförslaget innehåller egentligen inte några större ändringar mot de krav som gäller idag genom STAFS 2003:5<sup>22</sup> eller SNFS1992:17<sup>23</sup> men eftersom dessa krav inte värderats tidigare bör de prövas som om de är helt nya krav. Kraven på kontrollanten avser både kunskapskrav och krav på yrkeserfarenhet. Antalet år av praktisk yrkeserfarenhet som kontrollanten ska ha är beroende av den anställdes utbildningsnivå och anges i form av allmänna råd.

Det bör påpekas att en ackrediterad verkstad omfattas av de krav som följer av ackrediteringen genom EU förordning (EG) nr 765/2008<sup>24</sup>. Förordningen

---

<sup>21</sup> Se Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 av den 28 juni 2018 om proportionalitetsprovning före antagandet av ny reglering av yrken. Direktiven har implementerats i nationell rätt genom lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer, förordningen (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer, och förordningen (2020:757) om proportionalitetsprovning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer.

<sup>22</sup> Styrelsens för ackreditering och teknisk kontrollers föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2003:5) om kontroll av egna reparationer för ackrediterade verkstäder.

<sup>23</sup> Statens naturvårdsverks författningssamling (SNFS 1992:17, MS:55) kungörelse med föreskrifter om ackrediterad bilavgaskontroll.

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

anger att ackrediterade organ är skyldiga att följa kraven i harmoniserade standarder. Den harmoniserade standard som finns för kontrollorgan är SS-EN ISO/IEC 17020:2012<sup>25</sup>, varför det i föreskriftsförslaget anges att en ackrediterad verkstad ska uppfylla de krav som anges för kontrollorgan av typ C enligt standarden Bedömning av överensstämmelse – Krav på verksamhet inom olika typer av kontrollorgan (SS-EN ISO/IEC 17020:2012) eller motsvarande krav. Det finns i standarden allmänna krav på tillräcklig teknisk kompetens för att göra de kontroller som krävs. Standarden anger dock inte närmare vad det är för typ av kompetens som avses. Det finns i standarden också krav på fortbildning när detta behövs för att följa med i den tekniska utvecklingen inom området. Den harmoniserade standarden utgör EU-rätt och ingår därför inte att bedöma inom den inre marknadstest som följer. Kraven i både föreskriftsförslaget och standarden går dock i varandra och med anledning av detta så finns inslag med i inre marknadstestet som förklarar kopplingen mellan de två regelverken.

## 1. Krav som föreslås

De krav på yrkesutbildning och erfarenhet som finns i föreskriftsförslaget handlar om

1. yrkeserfarenhet,
2. teoretiska och praktiska kunskaper genom utbildning (alternativ till yrkeserfarenhet),
3. kunskap om kontrollprogram vid kontrollbesiktning, och
4. kunskap om fordonslagstiftning.

### 1.1 Yrkeserfarenhet

Kontrollanten ska kunna bedöma om reparationen av fordonet har genomförts på ett betryggande sätt och med ett bestående resultat som är rimligt för en sådan typ av reparation. Kontrollanten måste därför ha erfarenheter av liknande reparationer så att denne kan bedöma om reparationen kan ha påverkat andra delar eller säkerhetssystem i fordonet som också behöver kontrolleras.

För att uppnå förståelse hur ett fordon är uppbyggt och fungerar samt att förstå vad som krävs av en reparation behövs flerårig erfarenhet. Detta gäller framförallt för delar som rör bromssystem, hjulupphängning, fjädring och avgasemissioner där en reparation ofta innebär att andra system än det som reparerats också behöver justeras.

---

<sup>25</sup> SS-EN ISO/IEC 17020:2012 Svensk standard, Bedömning av överensstämmelse – Krav på verksamhet inom olika typer av kontrollorgan (ISO/IEC 17020:201).

Kravet om tillräckligt yrkeskunnande bör anses uppfyllt genom minst sex års praktisk erfarenhet av reparationer för de fordon som kontrollanten ska prova. Som alternativ till detta kan viss praktisk erfarenhet ersättas med utbildning (se 1.2 om utbildning).

## 1.2 Teoretiska och praktiska kunskaper genom utbildning

Som framgår av 1.1 så kan kravet om tillräckligt yrkeskunnande genom minst sex års erfarenhet ersättas med utbildning tillsammans med två års praktisk erfarenhet. Vi har i förslaget endast förtydligat att den utbildning som avses är fordonstekniskt gymnasium eller en motsvarande utbildning i förhållande till det som idag är reglerat. Kraven på tillräckligt yrkeskunnande som gäller idag finns angivna i STAFS 2003:5 i form av följande allmänna råd:

*Tillräckligt yrkeskunnande anses den ha som genomgått relevant utbildning och dessutom har minst två års praktik inom aktuellt område eller den som, utan att ha genomgått formell utbildning, har minst sex års praktik inom aktuellt område.*

*Med relevant utbildning avses t.ex. att den som utför kontroll av tunga fordon har utbildning inom området tunga fordon osv.*

*För att få behörighet att utföra kontroll inom ackrediteringsområdet skall den som söker behörighet uppvisa utbildningsintyg efter deltagande i kurs som accepterats av SWEDAC för ackrediteringsområdet. För personal som tidigare har dokumenterad erfarenhet av fordonskontroll gör SWEDAC en bedömning av om kraven på kompetens uppfylls.*

Utbildning bör enligt förslaget fortsatt styrkas med ett utbildningsbevis. Förtydligande av vad som utgör tillräckligt yrkeskunnande finns angivet även fortsättningsvis som ett allmänt råd.

## 1.3 Kunskaper om kontrollprogram vid kontrollbesiktning

Kontrollanten måste kunna värdera vad som ska repareras på fordonet innan provning och intygande. För att kunna detta måste kontrollanten förstå vad redovisade brister innebär. Brister kan antingen redovisas i samband med kontrollbesiktning eller av polisen i samband med flygande inspektion. Vi har därför ställt krav på att kontrollanten ska ha nödvändiga kunskaper om de kontrollprogram och bedömningsgrunder som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning.

## 1.4 Kunskaper om fordonslagstiftning

Kontrollanten måste vid vissa tillfällen kunna söka i och förstå den lagstiftning som ligger till grund för att godkänna de fordon utöver det som

anges i kontrollbesiktningsföreskrifterna TSFS 2017:54. Det kan finnas tillfällen då kontrollanten behöver konstatera att fordonet har sådan utformning och beskaffenhet att det uppfyller de grundläggande krav på säkerhet och miljö för att få användas i trafiken. Vi har dock valt att ställa detta krav på kontrollorganet hos den ackrediterade verkstaden. Detta betyder att de kontrollanter som arbetar inom ett kontrollorgan tillsammans ska kunna finna och förstå den lagstiftning som utgör minimikraven på beskaffenhet och utrustning för att fordonet ska få användas i trafiken.

## **2. Inre marknadsstestet**

Detta avsnitt följer av 4 § förordningen (2020:757) om proportionalitetsprovning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer (FPYK).

### **2.1 (Del 1) – Direkt eller indirekt diskriminering på grund av nationalitet eller bosättningsort**

Den kompetens som arbetstagaren ska ha kan antingen fås genom flerårig yrkesvana (6 år) eller genom en kombination av utbildning vid ett fordonstekniskt gymnasium eller motsvarande i kombination med två års yrkesvana. Kraven anges dessutom i form av allmänna råd vilket betyder att motsvarande kunskaper som erhållits på annat sätt också kan fungera om dessa visats sig vara lämpliga.

Krav på att arbetstagaren ska ha kunskaper om besiktningsorganens kontrollmetoder och kunskaper om lagstiftning går att komplettera genom kortare kurser men även genom erfarenhet som besiktnings tekniker eller bilinspektör hos polisen. Dessa krav bedöms inte utgöra något betydande hinder för ett tillträde till yrket.

Samtliga krav som föreslås bedöms vara oberoende av vad arbetstagaren har för nationalitet eller bosättningsort. Detta har även förstärkts genom att kraven på utbildningsintyg även får godtas från utbildning som motsvarar ett fordonstekniskt gymnasium. Därmed begränsas inte vare sig tillträdet till eller utövandet av yrket i någon utsträckning som kan härledas till att kontrollanten har en viss nationalitet eller bosättningsort. Kraven på en kontrollant bedöms därför inte innehålla några krav som kan ses som diskriminerande.

### **2.2 (Del 2) - Motivering av förslaget med hänsyn till ett mål av allmänt intresse**

Transportstyrelsen har identifierat följande tre mål av allmänt intresse från 5 § FPYK som är relevanta att motivera när det gäller våra förslag om utbildningskrav för den personal som arbetar med provning vid ackrediterad verkstad.

1. konsumentskydd
2. skydd av miljö eller stadsmiljö
3. transportsäkerhet

Målet konsumentskydd gäller i huvudsak fordonets ägare, medan målen skydd av miljö eller stadsmiljö och transportsäkerhet gäller både fordonets ägare men även övriga trafikanter och medborgare i samhället.

#### (1) Konsumentskydd

Konsumenten, det vill säga den som lämnar in fordonet till reparation, ska kunna lita på att den får den tjänst som är beställd och att den utförs enligt de villkor som avtalats i förväg. Reparationen ska utföras på ett tillförlitligt och säkert sätt utifrån de krav som ställs på det aktuella fordonet i form av kontrollområde och bedömningsgrunder. De krav som ställs på provning är att denna ska säkerställa en fackmässig reparation. Det innebär att fordonet klarar minimikraven för användande på väg. Det innebär även att fordonet är reparerat på ett sätt som gör att reparationen håller över den tid som kan förväntas av en sådan reparation. Det är därför viktigt att den som provar har en flerårig vana av fordonsreparationer för att förstå vad som minst krävs för att få till en bestående reparation.

#### (2) Skydd av miljö eller stadsmiljö

Det ingår i kraven på utbildning att den som provar fordonet inte bara ska ha kunskaper om kontrollmetoder som används vid kontrollbesiktning utan också flerårig vana av att reparera fordon. Kunskapskraven som följer tar in delar som har direkt påverkan på miljön men även klimatet eftersom fordon endast får användas om de inte avger för stort avgasutsläpp. Brister gällande avgasutsläpp kontrolleras idag inte bara med mätutrustning utan även genom system som läser av fordonets diagnostiksystem. Det är därför viktigt att den som provar förstår hur utrustning för att kontrollera avgasrening fungerar, hur fel och brister kan identifieras och vilka åtgärder det behöver vidtas för att kunna bedöma om verkstadens reparationer gjort att bristerna är åtgärdade.

#### (3) Transportsäkerhet

Förslaget är även motiverat utifrån det allmänna intresset transportsäkerhet som inkluderar trafiksäkerhet. Utbildningskraven och kraven på erfarenhet har sin grund i förståelsen av hur ett fordon med dess kombinerade system sammantaget fungerar. Utan de föreslagna föreskrifterna finns det risk att den som genomför provning har otillräckliga kunskaper för att kontrollera de moderna säkerhetssystem som finns idag och löpande utvecklas över tid. Detta skulle kunna leda till att målet om transportsäkerhet inte säkerställs.

Att fordonsreparationer ger ett fullgott resultat är viktigt inte bara för fordonsägaren utan även för medtrafikanter såsom förare av andra fordon eller gångtrafikanter. Transportsäkerheten är därför ett lämpligt mål att beakta eftersom det gäller att säkerställa att ett fordon är återställt till ett godkänt utförande. I detta ingår då att den som provar har kunskaper som gör att de kan bedöma om reparationen blivit fackmässigt genomförd och att fordonet fungerar som det ska. Skulle det visa sig att den som gör provning av ett reparerat fordon inte har kunskaper att kunna prova och bedöma att fordonet efter reparationen är trafiksäkert, kan fordonet bli godkänt med sådana kvarstående brister att det i värsta fall finns risk för trafikolycka med personskada som följd. De flesta reparationer som sker idag rör fordonens bromssystem vilket är ett kritiskt system som måste fungera tillfredsställande i en trafikmiljö med andra trafikanter.

### 2.3 (Del 3) – Proportionalitetsprovningen

Enligt 4 § 3 FPYK ska de åtgärder som föreslås visas vara lämpliga för att säkerställa att mål av allmänt intresse nås och att åtgärderna inte går utöver vad som är nödvändigt för att nå de olika målen.

#### 2.3.1 Risker som motverkas av förslaget:

##### (1) Konsumentskydd

Om kontrollanten inte har tillräcklig kunskap och kompetens att kunna bedöma att en reparation genomförts på ett professionellt och fackmässigt sätt kan det finnas en risk att fordonet provas och intygas mot en för låg godkännandenivå. Konsumenten får i sådant fall tillbaka ett fordon som inte är lagligt att använda. Otillräckliga kunskaper kan även medföra att reparationen inte är genomförd på ett sätt som är bestående över den tid som konsumenten bör kunna förvänta sig av verkstaden. Bristen på det system som reparerats riskerar att återkomma inom en snar framtid. Har kontrollanten inte tillräckliga kunskaper om följdfelet som kan uppstå i samband med en reparation av ett visst fordonssystem så kan fordonet bli godkänt med fel som både direkt eller på sikt kan påverka trafiksäkerheten.

##### (2) Skydd av miljö eller stadsmiljö

Om kontrollanten inte har kunskaper att bedöma att en reparation av avgasrening är genomförd på ett korrekt sätt kan det finnas risk att fordonet provas, intygas och därefter godkänns med en otillräcklig avgasrening. Detta kan medföra att fordonet kommer ut i trafiken och släpper ut avgaser och partiklar till en nivå som motverkar de nationella klimat- och miljömålen. Fordonet kan i värsta fall användas i upp till två år innan bristerna åter uppmärksammas vid nästkommande kontrollbesiktning.

(3) Transportsäkerhet

Har kontrollanten inte tillräckliga kunskaper att kunna prova, bedöma och intyga att säkerhetssystem är reparerade på ett korrekt sätt kan det finnas risk att fordonet efter reparationen har kvarstående brister som kan orsaka en trafikolycka. Detta gäller inte bara säkerheten för fordonets ägare utan även reparation av sådana system som rör medtrafikanterna.

**2.3.2. Befintliga bestämmelser och i vilken utsträckning de är tillräckliga för att nå målet av allmänt intresse**

(1) Konsumentskydd

Genom att det finns grundläggande krav på att en kontrollant ska ha en viss yrkeserfarenhet och vissa grundkunskaper om fordon så möjliggör det att denne kan bedöma, prova och intyga att en reparation är fackmässigt utförd på ett oberoende sätt. Konsumenten får därmed en reparation verifierad att den är genomförd med rätt delar och på ett sådant sätt att fordonet håller över den tid som konsumenten kan förvänta sig av en sådan reparation. Grunden för att kunna göra sådana bedömningar är flerårig erfarenhet av reparationer för att ha en förståelse vad som kan vara en lämplig och hållbar reparation. Att professionell erfarenhet är satt till sex år eller minst två år i kombination med utbildning är beprövade krav som visat sig fungera och vara tillräckliga för denna typ av verksamhet i över 30 år. Det tar ett antal år att praktiskt lära sig vilka fel som kan uppstå på ett fordon och enligt Transportstyrelsens bedömning är de krav som finns i förslaget både rimliga men även flexibla genom att kraven är i form av allmänna råd som möjliggör alternativ erfarenhet.

(2) Skydd av miljö eller stadsmiljö

Genom att det krävs att kontrollanten har kunskaper om de kontroller som används vid kontrollbesiktningen ger det grundläggande kunskaper om provning av avgasemissioner. Kontrollanten får då den kunskap som behövs för att prova och intyga att en reparation av avgasreningssystemet begränsar skadliga utsläpp till en laglig nivå för minskad miljöpåverkan.

(3) Transportsäkerhet

Genom att kontrollanten har flerårig erfarenhet av fordonsreparationer motverkas med förslaget risken att fordonet godkänns med fortsatt brist eller med följdfe. Följdfe innebär att en viss typ av reparation kan leda till brister på andra fordonssystem än de som reparerats. Det är viktigt att den som provar efter en reparation förstår hur kombinerade system samverkar för att undvika att fordonet godkänns med nya fel som kan leda till trafikolycka.

Några exempel på följdfe är när fjädringssystem byts ut så påverkar detta exempelvis ljusinställning. Byte av drivaxlar kan medföra att hjulinställningar förändras och behöver justeras för att däcken inte ska slitas



ut onormalt fort. Brister som rör bromssystem kan behöva omfatta kontroll av både utbytta bromsbelägg och bromsskiva även fast brist från kontrollbesiktningen bara redovisats för en av delarna. Det är idag inte ovanligt att både bromsbelägg och bromsskivan behöver bytas samtidigt eller att bromsskivan behöver kontrolleras för att säkerställa att den inte är för tunn. Byte av ruta på nyare fordon kräver ofta anslutning av visuella hjälpmedel. Reparation av rostskador kan ge följdfelet inom ett flertal områden som bland annat dörrlås eller vissa givare.

Flerårig erfarenhet av reparationer ger dessutom kontrollanten en möjlighet att kunna bedöma att reparationen är korrekt genomförd utan att montera isär fordonet.

### **2.3.3 Om förslaget är konsekvent och systematiskt i förhållande till hur liknande risker i jämförbara verksamheter har åtgärdats**

Besiktningens organ kontrollbesiktigar fordon och rapporterar sådana brister som fordonsägaren måste åtgärda för att fordonet ska få användas i trafiken. Även polisens bilinspektörer kontrollerar fordon efter vägen (flygande inspektion) och rapporterar brister som måste åtgärdas.

Efterkontroll av reparerade fordon genomförs oftast av besiktningens organ. Efterkontroll får också genomföras av en ackrediterad verkstad som genomfört reparationen av det aktuella fordonet. Dessa efterkontroller kan därför anses jämförbara till en viss del.

Det finns krav på utbildning och kompetens för alla dessa tre grupper av arbetstagare<sup>26</sup>. Det som skiljer mellan de olika grupperna är nivån av utbildning och utbildningens inriktning.

Det finns detaljerade utbildningskrav för besiktningstekniker och polisens bilinspektörer genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:53) om krav på utbildning och kompetens för besiktningstekniker samt polisman och bilinspektör.

För en besiktningstekniker finns enligt 8 kap. 3 b § fordonsförordningen (2009:211) även krav på att en besiktningstekniker ska vara certifierad.

Även om den provning som genomförs hos en ackrediterad verkstad i stort liknar de efterkontroller som genomförs av ett besiktningens organ så är det inte relevant att ställa samma krav på kompetens. Orsaken är att en ackrediterad verkstad har en annan inriktning på sin verksamhet jämfört med ett besiktningens organ. Ett besiktningens organ men även polisens bilinspektörer har som sin huvudsakliga verksamhet att identifiera fel och

---

<sup>26</sup> Besiktningstekniker, polisens fordoninspektörer som kontrollerar fordon efter väg samt de kontrollanter som arbetar vid en ackrediterad verkstad.

rapportera dessa som fordonsbrister. De kontroller som genomförs av besiktningstekniker eller polis ska dessutom kunna genomföras utan nedmontering av fordonen. Den ackrediterade verkstaden har som sin verksamhet att åtgärda rapporterade brister och låta kontrollanter inom verkstadens kontrollrollorgan genomföra provning och intygande att reparationer är korrekt genomförda. En kontrollant vid en ackrediterad verkstad får inte heller prova och godkänna fordon med sådana brister att fordonet fått ett körförbud. Sådan kontroll måste ske hos ett besiktningsorgan.

Jämfört med de som kontrollerar hos ett besiktningsorgan har kontrollanter hos en ackrediterad verkstad även möjlighet att använda sig av andra verktyg samt annan kontrollutrustning som finns i verkstadslokalen för att prova och godkänna fordon. Kontrollanten kan även granska den arbetsorder<sup>27</sup> som beskriver reparationen av fordonet för att se vilka reservdelar som använts. Dessa möjligheter har inte en besiktningstekniker. Utbildningskraven för en kontrollant är därför inriktade på att förstå vilka åtgärder rapporterade brister kräver och kunna bedöma att reparationen av dessa brister är genomförda på ett korrekt sätt. För en kontrollant handlar det även om att förstå hur olika fordonssystem samverkar och påverkas i samband med reparationen av ett fordon. Sådan kunskap har visats sig bäst att uppnå genom praktiskt erfarenhet av fordonsreparationer. De praktiska erfarenheterna säkerställer också att de allmänna kraven avseende *konsumentskydd* tillvaratas.

Vi har tittat på att införa samma certifieringskrav för kontrollanter som för besiktningstekniker. Kostnaden för att låta en arbetstagare genomgå utbildning och certifiering i likhet med det som gäller för en besiktningstekniker ligger enligt besiktningsorganen på ungefär 100 000 kr. Problemet med dessa kostnader är att en kontrollant endast tillåts arbeta med delar av den verksamhet som de utbildas och certifieras för eftersom en ackrediterad verkstad enbart får arbeta med efterkontroll och inte genomföra besiktningar. En verkstad kan därför inte bära kostnader för certifiering av personal på samma sätt som ett besiktningsorgan eftersom fullständig provningsverksamhet<sup>28</sup> enligt 4 kap. 1 § fordonslagen (2002:54) bara får genomföras av besiktningsorgan. Eftersom verkstaden i huvudsak utför fordonsreparationer som inte ska provas (genomgå efterkontroll) arbetar kontrollanten endast i begränsad omfattning med sådan provning som

---

<sup>27</sup> Fordonets reparation ska vara dokumenterad på en arbetsorder av den mekaniker som genomfört reparationen. Kontrollanten får inte ha genomfört reparationen.

<sup>28</sup> Kontrollbesiktning och efterkontroll av alla fordon oavsett om fordonet är underkänt med körförbud.

ersätter efterkontroll. Sammantaget anser vi därför att det inte är lämpligt att ställa samma certifieringskrav.

Förslaget är dock konsekvent i de delar som rör kunskaper om lagstiftning. Kontrollanter vid en verkstad ska ha samma grundläggande kunskaper om de lagar och regler som styr godkännande av fordon i likhet med det som gäller för en besiktningstekniker som certifieras. Detta har praktiskt lösts genom att de utbildningsföretag som certifierar besiktningstekniker också erbjuder utbildning av medarbetare som provar inom de ackrediterade verkstädernas kontrollorgan.

#### **2.3.4 Om förslaget förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås**

Kunskapskraven avseende de kontroller som genomförs vid kontrollbesiktning ger kontrollanten en möjlighet att förstå vad redovisade brister avser, hur besiktningsteknikern kommit fram till bristen och på detta sätt förstå vad som är en lämplig reparation av bristen. Dessa krav förväntas leda till att målet av allmänt intresse nås både när det gäller *konsumentskydd, skydd av miljö och stadsmiljö samt transportsäkerhet.*

Förslaget på dokumenterad utbildning av fordonsreparationer tillsammans med 2 års yrkeserfarenhet eller som alternativ 6 års yrkeserfarenhet bedöms säkerställa att den som provar har tillräckliga kunskaper att prova och bedöma att fordonet är fackmässigt reparerat. Kraven på flerårig vana av fordonsreparationer förväntas leda till att kontrollanten förstår vilka följdkontroller det är som är aktuella att genomföra i samband med reparation på ett sätt som inte kan värderas av ett besiktningsorgan. Fordonsägare som lämnar in fordonet för reparation och provning av den ackrediterade verkstaden får inte bara en kontroll att bristen är åtgärdad. Det ingår även i provningen att bedöma att reparationen gett ett bestående resultat som håller under den tid som kan förväntas för en sådan reparation. Som tidigare nämnt kan det exempelvis vara aktuellt att genomföra hjulinställning vid reparation av fordonens framvagn eller att kontrollera ljusinställning vid byte av fjädringsdetaljer. Vid en efterkontroll av ett besiktningsorgan kontrolleras det att en underkänd del av framvagnen blivit ersatt men det går inte att göra någon mer noggrann kontroll av att hjulinställningen är rätt eftersom besiktningsorgan inte förväntas ha sådan utrustning. En ackrediterad verkstad har däremot möjlighet att både reparera framvagnen, kontrollera hjulinställning och få en provning av att detta är genomfört av en extern part (kontrollanten).

Att kontrollanten har tillräckliga kunskaper för att bedöma att reparationen gett ett bestående resultat (fackmässigt utförd) och att fordonet åter är lagligt att använda ses som ett tydligt *konsumentskydd* eftersom fordonets ägare får den tjänst utförd som denne betalar för.

Att kontrollanten förstår de kontrollmetoder som används för avgasreningssystem (hos besiktningsorgan) samt reparerat avgasreningssystem medför att kontrollanten har möjlighet att kunna bedöma att reparationen av sådana system uppfyller de miljökrav som ställs för användandet av fordonet i trafiken. Målet av allmänt intresse avseende *skydd för miljö och stadsmiljö* kan därmed uppfyllas.

Kraven på yrkesverksamhet inom reparerande verksamhet innebär att kontrollanten både har erfarenheter och kunskaper att bedöma att fordonet efter reparationen åter är trafiksäkert. Kontrollanten får de verktyg den behöver för att kunna bedöma att reparationen är bestående över tid för kritiska säkerhetssystem. Detta säkerställer i sin tur de allmänna kraven avseende *transportsäkerhet*.

Samtliga krav på kunskaper och erfarenhet av reparationer bedöms därför väsentliga att ställa för att målet av allmänt intresse ska nås både när det gäller *konsumentskydd, skydd av miljö och stadsmiljö* samt *transportsäkerhet*.

### **2.3.5 Negativa effekter av förslaget på den fria rörligheten för personer och tjänster, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet och dessa effekter vägda mot förväntad nytta**

Förslaget är framtaget för att ersätta de krav som gäller idag genom STAFS 2003:5 eller SNFS1992:17. Förslaget innehåller egentligen inga nya krav på arbetstagare som påverkar den fria rörligheten, konsumenternas valmöjligheter och tjänsternas kvalitet mot det som gällt i ungefär 30 år genom nuvarande reglering av andra myndigheter.

#### *Fri rörlighet för personer och tjänster*

Effekterna av kravet på yrkeskunnande kan utgöra en begränsning som hindrar en ackrediterad verkstad att anställa nyutexaminerade fordonsreparatörer. Detta kan möjligtvis hindra någon verkstad att ackreditera sig för att genomföra provning om de inte hittar arbetstagare med verkstadsvana. Det finns dock inga hinder för en verkstad att anställa nyutexaminerade för att genomföra de reparationer som krävs på fordonen vilket öppnar upp för en fri rörlighet och en framtida roll som kontrollant. De allmänna råden på sex års yrkesvana av reparerande verksamhet är också en begränsning, men eftersom kraven regleras i form av allmänna råd, ökar möjligheten till fri rörlighet för arbetstagare som exempelvis arbetat med reparationer av helt andra fordon än vägfordon om detta bedömts ge motsvarande kunskaper och erfarenheter.

Det bör även nämnas att de föreslagna kraven gäller för ackrediterade verkstäder. Verkstäder som inte är ackrediterade får naturligtvis fortsätta reparera fordon och låta dessa genomgå nödvändiga efterkontroller vid ett besiktningsorgan.

#### *Konsumenternas valmöjligheter*

Det finns idag ungefär 700<sup>29</sup> ackrediterade verkstäder och ungefär 600<sup>30</sup> besiktningsstationer. Att ackrediterade verkstäder finns möjliggör en kontrollverksamhet på mindre orter där besiktningsorgan saknas. Fordonsägare får därmed ett alternativ till att åka långa sträckor till ett besiktningsorgan för en efterkontroll om ett besiktningsorgan inte finns på orten.

Konsumenternas valmöjligheter påverkas inte negativt eftersom det fortfarande är möjlighet att låta fordonen få genomgå en efterkontroll av ett besiktningsorgan om fordonsägaren endast vill att fordonet ska repareras.

Att höja kraven på den kompetens som kontrollanten hos en ackrediterad verkstad ska uppnå mot den miniminivå som gäller idag, riskerar att medföra en brist på kontrollanter. Det finns också en risk att kostnaderna för verkstäderna ökar till en nivå som gör att dessa företag avstår från att bli ackrediterade. Marginalerna för att få kostnadstäckning för en ackreditering är inte stora vilket visade sig vid omregleringen av besiktningsmarknaden. Med fler besiktningsorgan ökade möjligheten att göra efterkontroll hos ett besiktningsorgan vilket ledde till att ungefär 200 ackrediterade verkstäder valde att avsluta ackrediteringen.

#### *Tjänsternas kvalitet*

Kraven på erfarenhet, kunskaper och genomförande av oberoende provning som ställs på kontrollanten och verksamheten säkerställer kvalitén av en fordonsreparation. Reparationen både kontrolleras, provas och intygas av en kunnig kontrollant som inte deltagit i reparationen. Kraven verkar därför för att säkerställa målet av allmänt intresse både när det gäller *konsumentskydd*, *skydd av miljö eller stadsmiljö* samt *transportsäkerhet*.

Kraven på kunskaper avseende de kontroller som besiktningsorgan genomför säkerställer även kvalitén på den provning som kontrollanten genomför. Transportstyrelsen bedömer därför att tjänsternas kvalitet inte kommer att påverkas negativt.

### **2.3.6 Kan målet av allmänt intresse kan nås genom mindre restriktiva åtgärder**

Ackrediteringskravet att prova och intyga reparation av fordon med konstaterade brister anger att medarbetare inom ett kontrollorgan måste ha tillräckliga kunskaper för att kunna genomföra den provning som ska utföras. Att tydliggöra vilka kompetenskrav den som provar minst ska uppnå underlättar hela tanken med ackreditering. Målet av allmänt intresse när det gäller *konsumentskydd*, *skydd av miljö eller stadsmiljö* samt

---

<sup>29</sup> Enligt uppgifter från Swedac

<sup>30</sup> Enligt Transportstyrelsens uppföljning av besiktningsmarknaden

*transportsäkerhet* uppnås inte med en otydlighet kring vad som anses vara en lämplig kompetens. Fordonen blir mer och mer komplicerade för varje år och kraven i förslaget är till sin uppbyggnad fortfarande mer generella om man jämför med de krav som finns för exempelvis besiktningstekniker. En möjlig lägre nivå skulle förstås kunna vara aktuell när det gäller kraven på antal år som yrkesverksam. Risken med färre års yrkeserfarenhet är dock att kontrollanten inte hunnit tillgodogöra sig den erfarenhet som krävs för att göra riktiga bedömningar. Antalet år av yrkeserfarenhet är dock angivet i form av allmänna råd vilket öppnar upp för att överväga alternativa metoder för att uppnå en likvärdig nivå på erfarenhet från annan reparerande verksamhet än vägfordon.

Transportstyrelsens uppfattning är att föreslagna krav är den lägsta nivå som är rimlig i relation till det resultat som ska uppnås. Föreslagna krav bedöms därför vara väl avvägda i relation till det som ska uppnås både när det gäller *konsumentskydd, skydd av miljö eller stadsmiljö* samt *transportsäkerhet*.

### **2.3.7 Hur de föreslagna (nya eller ändrade) kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet**

#### (1) Konsumentskydd

Kraven på kunskaper om de kontrollmetoder som används i samband med kontrollbesiktning är grundläggande för att förstå vilka nivåer det är som leder till ett underkännande av ett fordon. Det går annars inte att sätta sig in i vilket behov av reparation och den nivå som minst ska uppnås efter en reparation. Kraven på yrkeserfarenhet är också ställda för att kontrollanten ska förstå vad som krävs för att bedöma, prova och intyga att reparationen är fackmässigt utförd (hållbar över tid). Detta leder till att fordonsägaren får en fullgod reparation genomförd men också får reparationen bedömd av en särskild kontrollant inom verkstadens kontrollorgan.

Det finns också en samhällsekonomisk effekt med tillåtande av provning vid ackrediterad verkstad eftersom det möjliggör att fordonsägare får närmare till genomförande av en efterkontroll i orter där det saknas besiktningstationer och dessutom får ett förstärkt skydd när det gäller reparationen av fordonet eftersom reparationen även kontrolleras direkt av en oberoende del av verkstaden. Årligen provas och intygas idag närmare 100 000<sup>31</sup> fordonsreparationer på detta sätt av de drygt 700 verkstäder som är ackrediterade. Detta har visats vara ett kostnadseffektivt alternativ till en separat efterkontroll vid ett besiktningorgan som kommer konsumenten till godo.

---

<sup>31</sup> Enligt Transportstyrelsens register som tar emot intygen.

### (2) Skydd av miljö eller stadsmiljö

De kontrollmetoder som används i samband med kontrollbesiktning inom avgasreningsområdet är nödvändiga att förstå för att kunna prova fordon mot minimikraven för avgasrening. Kraven på yrkeserfarenhet är för att kontrollanten ska förstå vad som krävs för att bedöma, prova och intyga att reparationen är fackmässigt utförd (hållbar över tid) men även för att kunna veta om reparationen kräver en mängd av justeringar av avgasreningssystemet. På nyare bilar används idag också system för ombord diagnostik för att kontrollera avgasutsläpp. Dessa system utgör ett mycket bra komplement till traditionell mätning med avgasmätare för att upptäcka brister i avgasreningen. För vissa typer av fordon går det heller inte att kontrollera fordonen med traditionell avgasmätare med hänsyn till fordonens konstruktion. Det krävs dock att den som använder sådana system har en yrkesvana att läsa och förstå de felkoder som redovisas.

### (3) Transportsäkerhet

Kraven på kunskaper om de kontrollmetoder som används i samband med kontrollbesiktning är grundläggande för att förstå vad som ska repareras för att kritiska säkerhetssystem ska fungera som avsett. Kraven på yrkeserfarenhet är för att kontrollanten ska förstå vad som krävs för att bedöma, prova och intyga att reparationen är fackmässigt utförd (hållbar över tid) men även för att förstå hur system samverkar så att alla system som påverkas också kontrolleras. Korrekt genomförda provningar innebär att de fordon som kommer ut från verkstaden minst uppfyller minimikraven vad gäller säkerhet. De vanligaste reparationerna idag rör bromssystem och belysning. Att fordons bromssystem fungerar är uppenbart när det gäller trafiksäkerhet. Fungerande fordonsbelysning kan tyckas vara mindre viktigt än bromssystem men en fungerande belysning utgör också en väsentlig del av kommunikationen med medtrafikanterna och hindrar därmed många olyckor.

## 2.4 Bedömning enligt 10 § FPYK

I detta avsnitt sker en bedömning om de föreslagna nya kraven var för sig bidrar till och är nödvändiga för att nå målet av allmänt intresse när de kombineras med övriga krav som begränsar tillträdet till yrket.

Det ställs kunskapskrav på en kontrollant genom den EU-harmoniserade standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 som ackrediterade kontrollorgan är skyldiga att följa enligt EU förordning (EG) nr 765/2008. Dessa krav går inte att undkomma för ett ackrediterat företag eftersom kraven är EU-harmoniserade.

Följande framgår av standarden:

Den personal som ansvarar för kontroll ska ha lämpliga kvalifikationer, lämplig upplärning och erfarenhet samt en tillfredsställande kunskap om kraven på de kontroller som ska genomföras. De ska också ha relevant kunskap om

- den teknik som används för tillverkningen av kontrollerade produkter, tillämpningen av processer och utförandet av tjänster,
- det sätt som kontrollerade produkter används, processer tillämpas och tjänster utförs,
- eventuella fel som kan uppkomma under användning av produkten, fel vid tillämpning av processen och brister vid utförandet av tjänsten.

De ska förstå betydelsen av iakttaga avvikelser med hänsyn till den normala användningen av produkterna, tillämpningen av processerna och utförandet av tjänsterna.

De krav på kontrollanten som finns i föreskriftsförslaget går inte utöver kraven i standarden utan utgör snarare ett förtydligande vad som avses med lämpliga krav i standarden i relation till de tjänster som utförs vid en fordonsverkstad.

#### **2.4.1 Om yrket regleras genom reserverade aktiviteter, en skyddad yrkestitel eller på annat sätt**

Att det endast är ett ackrediterat företag som får genomföra provning som ersättning för en efterkontroll av ett besiktningsorgan skulle kunna betraktas som en reserverad aktivitet. Denna tjänst kan dock även utföras av ett besiktningsorgan vilket innebär att det finns en viss valfrihet för konsumenten.

Ackrediteringskravet i sig är det krav som enskilt begränsar mest vilka som får arbeta med denna provning som också omnämns som efterkontroll (reserverad aktivitet). Detta krav gäller likväl för både verkstaden som för ett besiktningsorgan. Kraven på arbetstagarens kompetens för att verkstaden ska ha möjlighet att bli ackrediterad utgör en komplettering till de övergripande kraven på en arbetstagare som finns inom den EU-harmoniserade standarden. Kraven i föreskriftsförslaget är ställda för att tillsammans med standarden säkerställa vad som är en lämplig nivå för den som arbetar med dessa kontroller av vägfordon för att säkerställa identifierade mål av allmänt intresse (*konsumentskydd, skydd för miljö och stadsmiljö samt transportsäkerhet*).

Det finns vare sig i föreskriftsförslaget eller standarden en skyddad yrkestitel eller reglering på annat sätt av yrket än det som omnämns ovan.

#### **2.4.2 Om det finns en skyldighet att genomgå kontinuerlig fortbildning**

Det finns generella krav på fortbildning genom den EU-harmoniserade reglering som gäller för personal vid ackrediterade kontrollorgan. Dessa krav finns i den harmoniserade standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012. Det finns i föreskriftsförslaget inga krav på kontinuerlig fortbildning eftersom de krav som finns inom den harmoniserade regleringen bedömts vara tillräckliga.



#### **2.4.3 Krav som rör organiseringen av yrket, yrkesetik eller tillsyn**

Det finns i föreskriftsförslaget inga krav på organisering av yrket, yrkesetik eller tillsyn utöver de som framgår av EU-harmoniserad reglering i form av förordning (EG) nr 765/2008 och standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012. De harmoniserade reglerna ställer krav på att en kontrollant ska tillhöra en ackrediterad verkstads kontrollorgan när denne genomför provning. Det finns inom en ackreditering alltid krav på tillsyn som genomförs av Swedac men omfattningen av tillsynen regleras inte genom föreskriftsförslaget.

#### **2.4.4 Krav på medlemskap i en yrkesorganisation**

Det finns i föreskriftsförslaget inga krav på att kontrollanten ska vara medlem i en yrkesorganisation.

#### **2.4.5 Kvantitativa begränsningar, såsom av antalet tillstånd att utöva yrket eller av antalet anställda med bestämda yrkeskvalifikationer**

Det finns i föreskriftsförslaget inga kvantitativa begränsningar för utövande av yrket som kontrollant.

#### **2.4.6. Krav på associationsform eller krav som rör ägarförhållanden eller företagsledning och som är kopplade till yrkets utövning**

Ackrediteringen ställer krav på oberoende provning, vilket innebär att en kontrollant inte får prova fordon; som verkstaden äger och samtidigt brukar, som kontrollanten själv äger eller som nära anhörig äger. En kollega till kontrollanten kan dock tillåtas provning av reparerat fordon så länge oberoende kan garanteras. Detta framgår av den EU-harmoniserade standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 men tydliggörs också i föreskriftsförslaget.

#### **2.4.7 Territoriella begränsningar**

Swedac har endast möjlighet att ackreditera verkstäder som finns i Sverige. Möjlighet finns för utländska verkstäder att genomföra provning om dessa är ackrediterade av ett utländskt ackrediteringsorgan. Detta framgår av 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211). Det finns därmed inte några territoriella begränsningar i utövandet av yrket.

#### **2.4.8 Begränsningar av verksamhetskombinationer**

Det finns en viss begränsning när det gäller verksamhetskombinationer för en kontrollant hos en ackrediterad verkstad som rör arbetsuppgifterna inom den ackrediterade verkstaden. Den EU-harmoniserade regleringen i form av standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012 ställer krav på oberoende för den som genomför provning. Det innebär att den som kontrollerar en produkt (en reparation) inte själv får ha åtgärdat produkten (genomfört reparationen). Det finns i föreskriftsförslaget inte några särskilda krav som begränsar kontrollantens verksamhetskombinationer i övrigt eftersom kraven i standarden bedömts vara tillräckliga. Det innebär att en kontrollant

mycket väl kan arbeta med reparationer av fordon så länge denne inte genomför provning av ett fordon som denne själv har reparerat.

#### **2.4.9 Krav på försäkringsskydd**

Det finns i föreskriftsförslaget inte krav på att kontrollanten ska ha några särskilda försäkringar för att genomföra provning hos en ackrediterad verkstad. Krav på försäkringar ställs däremot på verkstadens kontrollorgan i form av standarden SS-EN ISO/IEC 17020:2012.

#### **2.4.10 Krav på språkkunskaper**

Det finns i föreskriftsförslaget inga direkta krav på språkkunskaper för den som verkar som en kontrollant. Det finns heller inte några sådana krav inom den harmoniserade regleringen.

#### **2.4.11 Krav som rör taxor**

Det finns i föreskriftsförslaget inga krav på kontrollanten som rör taxor eller andra avgifter. Det finns heller inte några sådana krav inom den harmoniserade regleringen.

#### **2.4.12 Krav som rör marknadsföring.**

Det finns i föreskriftsförslaget inga krav på kontrollanten avseende marknadsföring. Det finns heller inte några sådana krav inom den harmoniserade regleringen.

### **2.5 Bedömning enligt 11 § FPYK**

Vid proportionalitetsprovningen av ett förslag till föreskrifter enligt inre marknadstestet ska myndigheten med utgångspunkt i målet av allmänt intresse, när det har betydelse, även beakta följande.

#### **2.5.1 Vilken verksamhet som yrket omfattar och kopplingen till den yrkeskvalifikation som krävs**

##### **(1) Konsumentskydd**

För att kunna bedöma, prova och intyga att ett visst fordon är reparerat med fullgott resultat krävs det att kontrollanten har förståelse för hur ett fordon fungerar i de delar som kontrolleras. Sådan förståelse uppnås endast genom att kontrollanten också arbetat med reparationer av fordon, fordonssystem eller motsvarande maskiner. Konsumenten kan annars att få en provning genomförd och ett intygande av kravuppfyllande som gör att denne åker om kring med ett olagligt fordon eller ett fordon som inte har reparerats på ett fackmässigt sätt.

##### **(2) Skydd av miljö eller stadsmiljö**

Det krävs att kontrollanten har förståelse för hur avgasreningen på ett fordon fungerar för att kunna bedöma, prova och intyga att fordonet är reparerat med fullgott resultat. Sådan förståelse uppnås endast genom att

kontrollanten har erfarenhet av att reparera system för avgasrening och kan använda de kontrollverktyg som finns för att prova avgasreningens effekter. Ett godkännande av undermålig avgasrening späder på den skadliga effekten på miljön som fordon med förbränningsmotor trots allt bidrar till.

### (3) Transportsäkerhet

En kontrollant måste förstå hur ett fordon fungerar och hur fordonssystem samverkar för att kunna bedöma, prova och intyga att fordonet efter en reparation är trafiksäkert och lagligt att använda. Sådan förståelse uppnås genom att kontrollanten praktiskt har arbetat med reparationer av fordon, fordonssystem eller motsvarande maskiner. Det är speciellt viktigt att förstå hur system samverkar så att provningen inte leder till ett godkännande av fordon med nya brister som uppkommit till följd av reparationen.

### **2.5.2 Uppgifternas komplexitet och kopplingen till behovet av yrkeskvalifikationer, särskilt när det gäller nivån, arten och längden på den utbildning eller erfarenhet som krävs**

Fordonssystem är idag komplexa system och det sker även en snabb teknikutveckling. Reparationer på en verkstad skiljer sig beroende på vad som är fel på fordonen. Det tar flera år av verkstadsvana att få tillräckliga erfarenheter för att förstå vad som utgör lämpliga reparationer på ett fordon. Sådan kunskap går inte att få genom en kortare utbildning eller en begränsad yrkesvana.

Transportstyrelsens bedömning är att en gymnasieutbildning som fordonsmekaniker tillsammans med två års praktisk erfarenhet ger den grund som krävs för att kunna bedöma komplexa fordonssystem. Vi har också värderat att sex års yrkesverksamhet ger ett motsvarande resultat vad gäller kompetens och kunskaper. Fordonsmekaniker som arbetat sex år i yrket har erfarenhet från många typer av reparationer och ger en stabil grund för att bedöma och prova fordon. Personal som arbetat en längre tid på en verkstad ges därmed också möjlighet att utveckla och utöka sin yrkesroll till att bli kontrollant. Att kontrollanten fortsatt ges möjlighet att arbeta med reparationer av fordon som denne inte provar bidrar också till den fortbildning som krävs enligt de EU-harmoniserade kraven.

Kraven på förståelse av kontrollmetoder vid kontrollbesiktning är också väsentliga så att kontrollanten kan bedöma behovet av reparation. Detta gäller även för att få kunskaper om provningsmetoder för godkännande och förstå vilka miniminivåer det är som gäller för godkännande av fordon utifrån de identifierade målen av allmänt intresse (*konsumentskydd, skydd av miljö eller stadsmiljö samt transportsäkerhet*).

### **2.5.3 Möjligheten att få tillräckliga yrkeskvalifikationer på alternativa sätt**

Transportstyrelsen har i regleringsförslaget presenterat möjligheter att få tillräckliga yrkeskvalifikationer antingen genom flerårig yrkesverksamhet

eller yrkesverksamhet i kombination med utbildning. Dessa krav är ställda i form av allmänna råd vilket gör det möjligt att bedöma om yrkesverksamhet som avser andra fordonsslag också kan ligga till grund för tillräckliga yrkeskvalifikationer. Enligt vår bedömning så ger det flera alternativ som möjliggör många vägar in i yrket.

Att kontrollanten ska ha kunskap om kontrollmetoder vid kontrollbesiktning har ställts som ett krav, men det finns olika möjligheter att tillgodogöra sig sådan kunskap. Det ställs inte ett direkt krav på examen eller specifik utbildning i de kontrollmetoder som används vid kontrollbesiktning vilket gör det friare att avgöra hur kontrollanten har fått till sig denna kunskap. Medarbetaren kan mycket väl ha tagit till sig denna kunskap från tidigare arbete med besiktning eller fordonskontroller likväl som en kortare utbildning. Kunskaper kan också ha erhållits genom att en medarbetare arbetat med framtagande av de kontrollmetoder som är relevanta vid provningen av fordonen.

De olika metoderna för att få till sig nödvändiga kunskaper bedöms centrala för att nå identifierade mål av allmänt intresse (*konsumentskydd, skydd av miljö eller stadsmiljö samt transportsäkerhet*).

#### **2.5.4 Om reserverade aktiviteter är gemensamma för flera yrkesgrupper**

Den provning som kontrollanten vid en ackrediterad verkstad genomför är avsedd att ersätta en efterkontroll av ett åtgärdat fordon som i annat fall genomförs hos ett besiktningsorgan. Provningsen är till för att fordonet åter ska godkännas och få användas i trafik fram till nästkommande periodiska kontrollbesiktning. En ackrediterad verkstad får dock inte göra provning på fordon med körförbud vilket får genomföras av ett besiktningsorgan.

#### **2.5.5 Graden av självständighet när yrket utövas**

Ackreditering av en verkstad kräver ett oberoende kontrollorgan. En kontrollant inom ett kontrollorgan måste därför verka med hög grad av självständighet för att kontrollera, prova och intyga kravuppfyllelsen så att bedömningen kan anses utförd av en oberoende part. Kontrollanten kan möjligtvis ta hjälp av en arbetskollega inom kontrollorganet så länge denne inte deltagit i reparationen av fordonet. Vissa ackrediterade verkstäder har dock inte mer än en kontrollant inom sitt kontrollorgan.

Kraven för att prova inom ett ackrediterat företags oberoende kontrollorgan ställer därmed krav på självständighet oavsett identifierade mål av allmänt intresse.

#### **2.5.6 Vetenskaplig och teknisk utveckling som påverkar konsumenternas möjligheter att bedöma kvaliteten på den tjänst som yrkesutövaren utför**

Det är inte möjligt för konsumenten att bedöma kvaliteten på den provning som yrkesutövaren genomför på grund av ett fordons komplexitet och att

mycket dyrbar testutrustning används vid viss provning. De enda möjligheter som finns är att konsumenten låter genomföra en separat provning av fordonet hos ett besiktningsorgan eller låter fordonet provas av en annan verkstad.

## 2.6 Bedömning enligt 12 § FPYK – rätt att tillfälligt utöva ett yrke

Detta avsnitt handlar om förslaget till föreskrifter medför begränsningar av den rätt att tillfälligt utöva ett reglerat yrke i Sverige som följer av 6 § lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer. Administrativa krav och kontrollåtgärder vid utstationering av arbetstagare ingår inte i provningen.

Det framgår av 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211) att verkstäder som intygar kravuppfyllelse som ersättning av efterkontroll vid ett besiktningsorgan ska vara ackrediterade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Ackreditering genomförs av Swedac, som nationellt ackrediteringsorgan endast har möjlighet att ackreditera svenska verkstäder. Möjlighet att prova och intyga fordon ges dock till en verkstad som ackrediterats i annat land inom EES vilket också framgår av 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211).

Det finns i förordningen (EG) nr 765/2008 krav på att kontrollorgan inom ett ackrediterat företag ska följa de krav som anges i EU harmoniserad standarder. Den harmoniserade standarden för kontrollorgan är SS-EN ISO/IEC 17020:2012. Standarden innehåller allmänt skrivna krav på kunskaper och erfarenheter hos de arbetstagare som verkar inom ett kontrollorgan som ackrediterats för provning. Det finns också krav på att verkstaden ska ha ett ledningssystem där arbetstagare som provar ska vara upptagen samt att erfarenheterna är dokumenterade.

Det är svårt för både de verkstäder som vill ackrediteras men även för Swedac att veta vad det är för typ av kunskaper som ska anses tillräckliga för de medarbetare som verkar inom ett kontrollorgan utifrån standarden. Regleringsförslaget utgör främst ett förtydligande av de krav som framgår av standarden.

Många av de verkstäder som verkar inom området är små företag med ett fåtal anställda. Dessa mikroföretag har svårt att bedöma behovet av kunskap när det gäller olika reglerade tekniska krav för fordon och speciellt när det gäller den juridiska text som ibland finns inom fordonsreglering. Det finns ett större antal författningssamlingar med tekniska krav för fordon men det är inte alla regler som är relevanta att känna till för en kontrollant. Det finns därför ett tydligt värde att ange att kunskaper om kontrollbesiktningsföreskrifterna ska finnas för att kontrollanten ska veta vad som ska ha reparerats och vad som är miniminivån för ett godkännande

vid en efterkontroll. Det är också viktigt för konsumenten att kontrollanten har kunskap att göra provning av att reparationen är fackmässigt genomförd vilket kräver god erfarenhet av fordon och fordonsreparationer.

Med hänsyn till kravet på ackreditering kan det därför vara svårt att utöva yrket tillfälligt i Sverige om arbetstagaren inte har kunskap om de krav på fordon som gäller i Sverige. Kraven i föreskriftsförslaget gäller dessutom endast de verkstäder som verkar i Sverige och ackrediterats här. Det finns dock inga formella krav i föreskriftsförslaget som hindrar en arbetstagare från ett annat land inom EES att tillfälligt utöva yrket om en verkstad vill anställa denne och kunskapskraven är uppfyllda.

Remiss