

Konsekvensutredning av ändring i kontrollbesiktningsföreskrifterna med följdändringar i andra föreskrifter

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning ändras enligt nedan samt följdändringar av föreskrifter som påverkas av ändringarna.

Förslaget av ändring i TSFS 2017:54 innebär sammanfattat att:

1. Kontroll av e-Call tas bort vid kontrollbesiktning.
2. Att dagens besiktningsbefrielse ändras med villkor likt de i fordonsförordningen samt direktivet 2014/45/EU.
3. Ändring av bilaga 7 till att kontroller kan avbrytas vid kontrollbesiktning utan att hela besiktningen avbryts.
4. Felaktig formel för beräkning av bromssträcka tas bort samt lägsta hastighet vid bromsprov ändras.
5. Återinföra möjlighet att utföra kontrollbesiktning trots att fordonet inte kan provköras vid halt väglag.
6. Nya miljökontroller där bland annat kravet på kontroll genom ombord-diagnossystemet utökas till att omfatta tunga fordon.
7. Ensar krav vid kontrollbesiktning med krav i beskaftenhetsregleringen.
8. Tydligare bedömning av fordon som ska föreläggas om registreringsbesiktning genom att bedömningsgrunderna i bilaga 8 kompletteras under systemdel 9.3 i bilaga 1 och 2.
9. Komplettering med ny teknik för både belysning och indirekt sikt.
10. Harmonisering med direktivet. Komplettering med kontroll och/eller bedömning av exempelvis parkeringsbroms, ljudnivå, stomme, fjädring, pedalgummi, bromsvätskebehållare, siktfält, farliga modifieringar, ABS-indikering.

11. Mindre rättelser eller förtydliganden exempel, underkännande då opacitetsmätning inte kunnat genomföras på grund av motorstörning eller risk för motorskador, att fordon som ägs av främmande stats beskickning har vissa undantag, att ordet säkerhetsbälte byts ut mot bilbälte.

Följande föreskrifter föreslås ändras i mindre omfattning avseende följdändringar på grund av ändringar i föreskrifterna om kontrollbesiktning.

Följdändringar sammanfattat:

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan:

1. Inför att som alternativ till kalibrering av vågar kan återkommande kontroll enligt SS-EN ISO/IEC 17020:2012 accepteras.
2. Inför krav på att anordning för kontroll av strålkastarnas inställning ska möjliggöra provning av strålkastarinställning enligt bestämmelserna för strålkastarinställning på motorfordon enligt (direktiv 76/756/EEG)
3. Ändring av kraven för kontroll av elektroniska fordonsgränssnitt med exempelvis OBD-verktyg.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:53) om krav på utbildning och kompetens för besiktnings tekniker samt polisman och bilinspektör:

1. Utökar kompetenskrav för behörighetsnivån F1 med:
 - a. Ramar och balkar
 - b. Självbärande karosserier
 - c. Chassiplatta
 - d. Viktiga infästningspunkter

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion:

1. Justering av krav på omfattning av kontrollen.
2. Mindre rättelser och förtydligande exempel, som att fyrhjulig motorcykel ska kontrolleras mot bilaga 1 och/eller 2 i tillämpliga delar och att fordon som ägs av främmande stats beskickning har vissa undantag.
3. Utökning av omfattningen av de kontroller som får utföras vid utökad kontroll enligt bilaga 3 samt tillägg av kontroll enligt bilaga 4.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar:

1. Nya beskafterhetskrav för nivåreglerade fjädringssystem.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Nuvarande föreskrifter för kontrollbesiktning (TSFS 2017:54) uppdaterades under år 2017 i samband med nytt besiktningsdirektiv, EU-direktivet 2014/45/EU. Under våren 2023 genomfördes en analys av föreskrifterna för att avgöra om de var i tillräcklig överensstämmelse med direktivet. Arbetet utfördes vid ett antal möten där representanter från Transportstyrelsen, Fordonsbesiktningsbranschen och Polismyndigheten deltog. Resultatet av analysen visade att det finns ett mindre antal avvikelser i våra föreskrifter jämfört med direktivet som borde vara införda och bör därför åtgärdas snarast möjligt.

Vidare finns det ett antal förslag på ändringar som uppkommit sedan införandet av föreskriften 2017. Fordonsbranschen, besiktningsorganen och Polismyndigheten har lyft behov av ändringar i samband med branschmöten inom den så kallade Besiktningskommittén. Transportstyrelsen har i ett regeringsuppdrag bedömt att det finns ett behov av en uppdaterad miljökontroll genom nya kontroller. SMC (Sveriges motorcyklisters organisation) har framfört att det inte är möjligt att besikta motorcyklar vintertid efter den ändring av föreskrifterna som gjordes 2017, då ett allmänt råd som möjliggjorde undantag från provkörning togs bort.

Delar av regleringen uppfattas också som otydlig vilket inneburit att besiktningsorganen gör olika tolkningar. Ändring av föreskrifterna för kontrollbesiktning, dvs. införande av TSFS 2017:54, har inneburit att besiktningar kan avbrytas i sin helhet om det finns brister, vilket har inneburit att vissa system måste repareras innan fullständig kontrollbesiktning kan slutföras.

1.2 Problemet och anledningen till regleringen

1. Kontroll av eCall kan inte genomföras

Direktiv 2014/45/EU, har genom delegerat direktiv (EU) 2021/1717¹, kompletterats med en kontroll av 112-nöduppringningssystemet eCall-system som ska genomföras på de fordon där systemet är obligatoriskt.

Det finns ett obligatoriskt krav att nya typer av fordon som sätts på marknaden efter den 31 mars 2018 ska ha 112-eCall installerat, men äldre typer av fordon får fortfarande säljas både utan eCall eller med frivilligt installerat eCall-system.

I kontrollbesiktningsföreskrifternas (TSFS 2017:54) kontrollprogram, det vill säga den detaljplan som beskriver vilka komponenter eller detaljer som ska kontrolleras, hur de ska kontrolleras samt hur de ska bedömas, finns flertalet kontrollpunkter kopplade till eCall som inte kan genomföras. Detta på grund av bland annat att uppgifter eller information om systemens ingående delar, mjukvaruversion, funktion och självdiagnostik saknas. Tillverkares skyldighet att tillhandahålla nödvändig information vid besiktning regleras i EU-förordningen 2019/621/EU och där finns ännu inga krav på att information om 112-eCall ska tillhandahållas av tillverkare. Ytterligare försvårande för kontrollen är att det inte i vare sig registrerade uppgifter i vägtrafikregistret eller av fordonet på ett tydligt sätt framgår om den omfattas av det obligatoriska kravet att ha ett eCall-system.

Enligt direktiv 2014/45/EU, bilaga 1 stycke 5 beskrivs att orsak till underkännande inte är tillämplig i de fall då orsakerna avser krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades eller togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav. Detta innebär att fordon riskerar att underkännas felaktigt om kravet tillämpas på fordon som inte måste ha ett obligatoriskt eCall-system.

Utöver detta har telekombranschen fattat beslut om att delvis släcka ner delar av de mobila kommunikationssystemen, 2G- och 3G-nätet, som eCall-systemet använder och är beroende av. När kommunikationen inte kan upprättas varnar fordonens feldiagnossystem och varningslampa för fel i eCall-systemet tänds. Det finns inget sådant krav i fordonsregleringen men tillverkare har valt att varningslampan ska tändas likväl. Det behövs ytterligare information från diagnossystemet för att förstå av vilken anledning varningslampan tänds. Risker finns annars att fordon underkänns

¹ Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2021/1717 av den 9 juli 2021 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU vad gäller uppdatering av vissa bestämmelser om fordonskategorier och tillägg av eCall till förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister i bilagorna I och III till det direktivet.

för en brist som inte finns i fordonet och som fordonsägare inte kan avhjälpa.

Sammanfattningsvis innebär fordonens utformning, systemens komplexitet och brist på metod, utrustning och information om fordon och systemen att det inte är praktiskt genomförbart att kontrollera eCall-system i dagsläget.

2. Besiktningsbefrielse utan villkor

År 2014 infördes i direktiv 2014/45/EU, möjlighet att undanta fordon, som aldrig eller i praktiken aldrig används på allmän väg, från krav på periodisk besiktning. I direktivets artikel 2(2) beskrivs att undantaget kan tillämpas på till exempel fordon av historiskt intresse som aldrig eller praktiskt taget aldrig används. Vidare ska fordonen även uppfylla de villkor som beskrivs i artikel 3(7) för att betraktas som fordon av historiskt intresse. I villkoren beskrivs bl.a. att fordonen ska vara tillverkade för minst 30 år sedan, inte längre tillverkas och vara historiskt bevarade och i originalskick och inga betydande förändringar får ha gjorts i huvudkomponenternas tekniska karaktäristika.

I fordonsförordningen infördes bemyndigande för Transportstyrelsen att föreskriva om undantag för fordon som aldrig eller i praktiken aldrig används. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2017:54) om kontrollbesiktning infördes år 2017 besiktningsbefrielse för fordon äldre än 50 år utan några andra villkor än fordonets ålder. Den nationella regleringen omfattade dock inte samma villkor som de som angavs i direktivet.

När besiktningsbefrielsen ändrades fanns cirka 10.000 fordon som redan var undantagna enligt äldre regler dvs. fordon som var av årsmodell 1950 eller äldre.

Genom övergången år 2017 till en rullande 50 års-regel flyttas årtalet fram för varje år och det tillkommer ett antal fordon varje år som blir besiktningsbefriade. Från och med årsmodell 1960 finns ca 30.000-40.000 fordon per år i stigande antal och exempelvis finns 63.000 fordon av årsmodell 1975 som blev besiktningsbefriade under 2025.

Totalt finns idag 720.000 fordon registrerade i vägtrafikregistret som är äldre än 50 år, varav drygt 300.000 är personbilar och lastbilar. När väl ett fordon har blivit besiktningsbefriat görs inga ytterligare regelbundna kontroller eller annan uppföljning, förutom slumpvisa enstaka vägkantskontroller av polisen.

Polismyndigheten gör idag ca 30.000 vägkantskontroller, varav hälften är kontroll av tunga fordon. Resterande 15.000 är kontroller av alla övriga fordon vilket innebär att vägkantskontroll inte kan anses ersätta ordinarie kontrollbesiktning och därmed garantera en likvärdig trafiksäkerhetsnivå.

Efter samråd med polis, besiktningsbranschen och hobbyfordonsorganisationer har det kunnat konstateras att regleringen har brister och att undantaget (besiktningsbefrielsen) medgett att många fordon brukas trots att de inte är i föreskrivet skick avseende trafiksäkerhet, miljö samt beskaffenhet. Det finns därför behov av att se över vilka förändringar av besiktningsfrielsen som skulle kunna göras för att uppfylla kraven på trafiksäkerhet, miljö och beskaffenhet.

3. Avbruten besiktning

I samband med ändring av TSFS 2017:54 år 2017 ändrades hanteringen avseende avbruten kontroll. Tidigare kunde en besiktningsman välja att avbryta kontrollen av ett visst system om vissa kontrollmoment utgjorde en arbetsmiljörisk på grund av brister på fordonet.

Gällande reglering medför att hela besiktningen avbryts och att en ny besiktning ska göras först när det bristfälliga systemet reparerats. Detta kan innebära att ett fordon delvis måste repareras innan en fullständig besiktning kan genomföras på nytt. Fordonsägaren kan således redan ha bekostat reparationer för de tidigare kända bristerna och sedan upptäcks ännu fler brister. En fordonsägare bör istället om möjligt, vid ett och samma tillfälle, kunna få en bedömning av sitt fordon i sin helhet för att avgöra vad som bör repareras eller inte.

4. Felaktig formel för beräkning av bromssträcka

I TSFS 2017:54 finns gränsvärden till hjälp för att avgöra när fordon har bromsar med för låg prestanda. Gränsvärdet anges som ett minsta mått på retardation som ska uppnås. Föreskrifterna innehåller en felaktig formel för beräkning av retardation, vilket medför att fordonens bromsar underskattas. Kravet blir då strängare än avsett och fordon underkänns fast de egentligen skulle ha godkänts.

5. Möjlighet att besikta fordon trots att de inte kan provköras

Tidigare var det enligt det allmänna rådet i 2 kap. 20 § i de upphävda föreskrifterna för kontrollbesiktning, TSFS 2010:84, möjligt att göra undantag från kravet att genomföra provkörning av fordon vid halt väglag. Det innebar att kontroll av vissa system fick göras på annat sätt eller så gott det gick. Det gällde exempelvis kontroll av bromsar på motorcykel där kontrollen, vid halt väglag, ansågs för riskabel ur arbetsmiljöhänseende.

Det allmänna rådet togs bort i nu gällande TSFS 2017:54 vilket innebär att besiktningsorgan inte kan erbjuda besiktning av framför allt motorcyklar under vinterhalvåret i delar av landet. I TSFS 2017:54 beskrivs att uppmätta värden ska rapporteras till vägtrafikregistret. Vissa fordon som är fyrhjulsdrivna kan inte köras i bromsprovare och bromsarnas prestanda

måste bedömas på annat sätt. Besiktningsorgan kan tillämpa alternativa metoder med uppmätning av retardation eller stoppsträcka. Vid halt väglag uppstår problem med för låg friktion och det är inte möjligt att mäta fordonets bromsprestanda. Det går då inte att ange mätvärden och dessa kan inte heller ligga till grund för den bedömning som ska göras.

6. Nya miljökontroller

Transportstyrelsen fick i uppdrag av regeringen att analysera vilka skärpningar av miljökontroller som kan genomföras nationellt.² Behovet gällde framförallt att minska utsläpp som inverkar menligt på luftkvalitet och människors hälsa. Analysens slutsats var att det skulle vara möjligt att skärpa kontrollen på ett antal områden och minska utsläpp från manipulerade avgasreningssystem genom ändring av TSFS 2017:54.

7. Ensa kraven i kontrollbesiktning mot krav i beskaffenhet

En fordonsägare är skyldig att se till att fordonet är i föreskrivet skick, enligt 2 kap. 14 § fordonsförordningen. Med kravet avses bland annat beskaffenhetskrav, det vill säga de nationella kraven som gäller fordonets beskaffenhet och utrustning från och med att det satts på marknaden. Därefter sker en periodisk kontroll av att fordonet inte försämrats i otillåten grad av brukande eller modifieringar. Dessa krav bör vara ensade i så stor utsträckning som möjligt så att det är tydligt vad som förväntas. Kontrollbesiktning bör inte innebära högre eller andra krav än vad som gällde när fordonet var nytt eller sattes på marknaden. Det som gäller vid registreringsbesiktning måste även gälla vid vägkantskontroll och kontrollbesiktning.

Nuvarande reglering om tillåten färg på positionslykta vid kontrollbesiktning stämmer inte med kraven om tillåten färg på samma lykta vid registreringsbesiktning, vilket innebär att fordon kan underkännas vid kontrollbesiktning trots att de är godkända ur beskaffenhetssynpunkt vid exempelvis registreringsbesiktning.

8. Bristfällig kontroll mot registrerade uppgifter och beskaffenhetskrav

Bilaga 8 i TSFS 2017:54 innehåller en lista med bedömningsgrunder och rapporteringskoder som ska användas när fordon inte stämmer överens med registrerade uppgifter. I fordonsförordningen 6 kap. 1 § beskrivs att löpande kontroll av fordonets beskaffenhet sker genom kontrollbesiktning och flygande inspektion. Nuvarande reglering för beskaffenhet är komplex och det är svårt att göra fullständiga bedömningar om beskaffenhet i samband med kontrollbesiktning. Det är i dagsläget inte tydligt att dessa kontroller även ska genomföras vid kontrollbesiktning då de endast beskrivs i en

² Förutsättningar för skärpt miljökontroll vid fordonsbesiktning som kan förbättra luftkvaliteten TSG 2022-1737.

bilaga. I 1 kap. 2 § om definitioner beskrivs att fullständig besiktning görs mot bilaga 1-3. I föreskrifternas avsnitt Genomförande beskrivs i 9 § att kontroll endast ska genomföras mot kontrollprogram i bilaga 1-3, dvs. inte mot bilaga 8.

Det är således osäkert hur dagens kontroller genomförs avseende registrerade uppgifter, om ett fordon stämmer överens med registrerade uppgifter samt om modifieringar på fordon finns beskrivna och registrerade i fordonets uppgifter.

9. Ny teknik, LED och lins-strålkastare samt kamerabackspegel

Vissa kontroller och krav är knutna till specifika tekniska lösningar. Ständig utveckling av ny teknik har gjort att vissa kontroller inte är relevanta eller att krav saknas eftersom kraven begränsats till vissa tekniklösningar. Problem med bländning har ökat och ett skäl antas vara bristfällig kontroll av halvljusstrålkastares nedvinkling, ljusbild och styrka. Transportstyrelsen reglerar även krav på utrustning som ska finnas vid besiktning.

10. Krav som inte överensstämmer med direktivet

I samband med införandet av det reviderade direktivet för kontrollbesiktning 2014/45/EU konstaterades både från externa intressenter samt internt inom Transportstyrelsen att vissa delar av direktivet inte införts fullt ut i nationella föreskrifter. För att hitta avvikelser mot direktivet genomfördes en analys i en av arbetsgrupperna under Besiktningskommittén tillsammans med branschrepresentanter från besiktningsorgan och polis under våren 2023. Analysen visade att merparten av direktivet är omhändertaget men att det finns områden som bör ensas bättre med direktivet. Vissa mindre skillnader finns dock, exempelvis gällande bedömning av brister samt detaljeringsnivå.

11. Behov av rättelser och otydliga krav

Efter att TSFS 2017:54 trätt ikraft har det i dialog med branschen i arbetsgrupper under Besiktningskommittén, i ovan nämnda analys samt i annan dialog med bransch och fordonsägare framförts behov av rättelser och förtydliganden av vissa otydliga krav. Kraven gäller bl.a. kontroll av siktfält, kontroll av fjädring, undantag från kontroll av opacitetsmätning av äldre fordon. I föreskriften TSFS 2010:78 finns krav på kalibrering av vågutrustning men i vissa fall används vågar i handel som omfattas av annan reglering och kravet om kalibrering behöver därför förtydligas att även omfatta alternativ med återkommande kontroll när dessa vågar används.

Vad gäller TSFS 2017:53 utgör den begränsning av nödvändig kompetens för behörighet F1 där inget krav ställts mot system stomme (bärande

konstruktioner och infästningar) ett problem då fordon som anträffas kan ha brister i nämnda system, vilket polisman med behörighet F1 inte får kontrollera. Även om systemet i sin helhet inte kan kontrolleras fullt ut vid flygande inspektion, beroende på vilken utrustning som finns till hands vid kontrolltillfället, saknas rimlig förklaring till att endast de polismän som har behörighet F2 eller F3 får anmärka på detta system. En flygande inspektion anordnas utifrån de förutsättningar som finns vid kontrolltillfället och möjligheten att förelägga om kontrollbesiktning finns alltid om bedömning görs att utökad kontroll är nödvändig.

2. Vad ska uppnås?

Det finns flera syften med de föreslagna ändringarna. Ett syfte är att ensa föreskrifterna mot EU-direktiv samt att ensa kontrollbesiktningskraven mot befintlig beskaftenhetsreglering. Andra syften är att förtydliga och förenkla beskrivningen av den redan införda regleringen samt att införa de miljökontroller som beskrivs i ovan nämnda regeringsuppdrag. Vidare syftar ändringarna till att återinföra möjligheten att besikta vissa fordonskategorier under vintertid. Slutligen är avsikten att ta bort en felaktig formel för beräkning av bromssträcka och att förtydliga hur denna kontroll ska bedömas.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga ändringar genomförs påverkas flera områden negativt.

Avseende *punkt 1 Kontroll av eCall kan inte genomföras* innebär det att besiktningsorgan inte kommer att kunna genomföra kontroll av eCall-system på ett rättssäkert sätt och fordon kommer att underkännas med anledning av brister som fordonsägare inte kan avhjälpa.

Avseende *punkt 2 Besiktningsbefrielse utan villkor* innebär det att vi inte tillämpar de krav och villkor för undantag som beskrivs i EU-regleringen och fordonsförordningen. Utan den begränsning som införts i fordonsförordningen och direktivets villkor ökar antalet besiktningsbefriade fordon i stor omfattning. Det innebär att polisens flygande inspektion inte kan fungera som garanti för att fordon är trafiksäkra.

Avseende *punkt 3 Avbruten besiktning* innebär det att fordonsägare blir tvungna att bekosta reparationer bara för att kunna slutföra en besiktning trots att en fullständig besiktning kan ge vid hand att det inte lönar sig att reparera fordonet.

Avseende *punkt 4 Felaktig formel för beräkning av bromssträcka* innebär den alternativa metod som anges i föreskrifterna att den inte kan tillämpas eftersom grund för bedömning saknas samt att fordon med tillräckligt bra bromsar ändå underkänns eftersom den angivna formeln är felaktig.

Avseende *punkt 5 Möjlighet att besikta fordon trots att de inte kan provköras* innebär det att vissa fordon, som motorcyklar och fyrhjulsdrivna bilar, inte kan besiktas när halt väglag råder.

Avseende *punkt 6 Nya miljökontroller* innebär det att de skärpningar av miljökontrollen som Transportstyrelsen föreslagit i svar på regeringsuppdraget inte kan införas. Det innebär också att de beskrivna förbättringarna av luftkvalitet inte kan uppnås.

Avseende *punkt 7 Ensa kraven i kontrollbesiktning mot krav i beskaffenhet* innebär att ett fordon som har godkänd belysning enligt beskaffenhetskrav ändå blir underkänt vid kontrollbesiktning. Regleringen stämmer inte heller överens med gällande EU-krav.

Avseende *punkt 8 Bristfällig kontroll mot registrerade uppgifter och beskaffenhetskrav* innebär det att ändringar av fordon som inte utgör ändringar av utstyrsel eller omfattas av undantag från registreringsbesiktning inte blir kontrollerade mot beskaffenhetskrav eller införda i fordonets registrerade uppgifter.

Avseende *punkt 9 Ny teknik, LED och lins-strålkastare samt kamerabackspegel* innebär det att dessa inte kan kontrolleras med nuvarande krav som är knutna till äldre tekniklösningar trots att regleringen bör vara teknikneutral så långt det är möjligt. Nuvarande toleranser vid kontroll av nedvinkling innebär att fordon även fortsättningsvis bländar andra trafikanter.

Avseende *punkt 10 Krav som inte överensstämmer med direktivet* innebär det att obligatoriska kontroller enligt direktiv 2014/45/EU inte genomförs i Sverige, utan att det finns särskilda skäl för det.

Avseende *punkt 11 Behov av rättelser och otydliga krav* innebär det att otydliga krav leder till att besiktningsorgan och tekniker tillämpar kraven olika och att fordon godkänns eller underkänns felaktigt.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vad som kontrolleras vid besiktning och flygande inspektion är reglerat genom EU-direktiv, lag, förordning och Transportstyrelsens föreskrifter. Kraven ska vara entydiga för alla som tillämpar dem och transparenta så att även verkstäder och fordonsägare kan förstå vad som avses och förväntas. Av det skälet kan inte Transportstyrelsen föreslå annat än reglering av

nämnda områden i fordonsförordningen exempelvis kontrollbesiktning, flygande inspektion mm.

3.3 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen föreslår ändringar av följande områden som berör vissa paragrafer, beskrivning av metoder och ett fåtal ändringar av bedömningar.

De föreslagna områdena är följande:

1. Kontroll av eCall kan inte genomföras

Alternativ 1: (vårt förslag) Kontrollen av 112-eCall tas bort tills förutsättningar finns att göra de beskrivna kontrollerna. Hela stycket 7.13 i bilaga 1 i TSFS 2017:54 tas bort.

Alternativ 2: Besiktningsorganen behöver information om fordonet omfattas av obligatoriskt krav på 112-eCall eller inte, vilken inte är tillgänglig. Besiktningsorganen behöver även information om fordonet beträffande vilka komponenter som finns installerade, komponenternas placering och hur komponenternas funktion kan verifieras. Dessa uppgifter behövs för varje fordon taget i bruk från och med maj 2018. Transportstyrelsen bedömer att det blir för svårt för besiktningsorganen att lösa den uppgiften och vi väljer att inte gå vidare med det alternativet.

Alternativ 3: Transportstyrelsen avvaktar pågående revidering av besiktningspaketet för att se om där finns förslag på en lösning på detta problem. Under tiden skulle fordon fortsättningsvis inte kunna besiktas enligt de krav som finns och fordon kan även underkännas utan att kunna repareras och får därmed körförbud. Transportstyrelsen väljer att inte gå vidare med detta alternativ.

2. Besiktningsbefrielse utan villkor

Transportstyrelsen har diskuterat frågan om besiktningsbefrielsen med andra myndigheter, besiktningsorgan och organisationer inom fordonsbobbyn. Nedan följer en redovisning av alternativ och önskemål som framförts.

Alternativ 1 (vårt förslag): Besiktningsbefrielsen begränsas till att endast omfatta de fordonsslag som direktivet omfattar och myndigheten tar bort undantaget för traktorer, motorredskap och amatörbyggda fordon. Transportstyrelsen föreslår även att endast fordon som är av årsmodell äldre än 1960 och anses vara historiska fordon (vilket överensstämmer med villkoren i direktiv 2014/45/EU art 3.7) får undantas från krav på periodiskt återkommande kontroll. Undantaget kommer att gälla samtliga serietillverkade, oförändrade bilar som är registrerade i vägtrafikregistret och är av en årsmodell som är äldre än 1960. Vid flygande inspektion

verifieras om fordonen även uppfyller villkoren och fordon kan föreläggas om villkoren inte uppfylls.

Alternativ 2: Att ta bort besiktningsbefrielsen men införa en längre periodicitet för ordinarie besiktningar exempelvis vart fjärde år. Periodicitet för besiktning av fordon regleras i 6 kap. 5 § fordonsförordningen och för fordon äldre än trettio år beskrivs periodiciteten i 9 §. Transportstyrelsen kan endast föreskriva om undantag från dessa krav men har inte bemyndigande att ändra periodicitet. Vi har därför valt att inte gå vidare med detta alternativ.

Alternativ 3: Att införa besiktningskrav i samband med ägarbyte och låta besiktningsbefrielsen vara kvar i nuvarande form. Det skulle kunna fungera som en avstämning av att fordon stämmer med registrerade uppgifter och är trafiksäkra vid tillfälle för ägarbyte. Det löser dock inte problemet med regleringen som inte stämmer överens med EU-direktiv och fordonsförordningen. Utöver det saknar Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om när kontrollbesiktning ska ske. Av skäl som nämns ovan har vi valt att inte gå vidare med detta alternativ.

Alternativ 4: Att återgå till äldre reglering med undantag för fordon av årsmodell äldre än 1950. Alternativet har analyserats utifrån antalet fordon av olika årsmodeller. Den analysen visar att det finns förhållandevis litet antal fordon per år av årsmodellerna från 1950 till 1959. Mindre än 15 000 fordon per årsmodell totalt ca 140 000 för hela decenniet. För decenniet 1960 till 1969 är antalet fordon mer än det dubbla och närmare 40 000 per år från mitten av decenniet. Transportstyrelsen bedömer att det är lämpligt att utöka besiktningsbefrielsen fram till årsmodell innan 1960 och att en begränsning till fordon av en årsmodell 1950 inte kan motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Vi väljer att inte gå vidare med detta alternativ.

Alternativ 5: Att ta bort besiktningsbefrielsen helt. Det skulle vara möjligt eftersom överordnad reglering om undantag endast ska gälla fordon som inte används eller i praktiken inte används. Fordon äldre än 1960 är dock förhållandevis få till antalet och används i mindre utsträckning. Fordonen är förhållandevis dyra och sköts på ett bra sätt och gör ett mindre trafikarbete. Av dessa skäl bedömer Transportstyrelsen att dessa fordon utgör en mindre risk i trafikmiljön och väljer därför att inte gå vidare med förslaget.

Alternativ 6: Transportstyrelsen har även tittat på alternativet att fordon ska genomgå en registreringsbesiktning för att det ska göras en bedömning om fordon uppfyller villkor i direktiv 2014/45/EU för att vara ”fordon av historiskt intresse”. Därefter skulle fordon åsättas en kod i vägtrafikregistret så att det tydligt framgår att fordon är av historiskt intresse och därmed kan undantas från krav på besiktning. Transportstyrelsen har dock en ambition

att ändringar ska få så liten IT-påverkan som möjligt för att spara tid och pengar för både myndigheten och besiktningsorgan. Alternativet medför även kostnader för fordonsägare. Av dessa skäl har vi valt att inte gå vidare med detta alternativ.

3. Avbruten besiktning

Transportstyrelsen föreslår att istället för att hela förrättningen ska avbrytas ska det vara möjligt att avbryta kontrollen av ett specifikt område, dvs. samma område som beskrivs i TSFS 2017:54, bilaga 7, om en besiktningsstekniker anser att det kan föreligga en arbetsmiljörisk med kontrollmomentet. Ändringen innebär att hela förrättningen inte avbryts utan endast just den kontroll av det system som inte kan kontrolleras avbryts. Kontrollen av systemet kan sedan fortsätta vid efterkontroll när den bristen åtgärdats. Hela besiktningen kan dock fortfarande avbrytas om det finns risker med fortsatt besiktning.

Transportstyrelsen föreslår att tabellen i TSFS 2017:54 bilaga 7 ändras på så vis att de avbrutna kontrollerna kompletteras med texten att besiktning inte är slutförd. Grund för bedömning ändras från bedömning K, som innebär att fordonet måste genomgå en ny fullständig besiktning, till bedömning 2 som innebär att bristen och hela systemet måste kontrolleras vid efterkontroll.

Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem och Transportstyrelsen har inte analyserat andra alternativ.

4. Felaktig formel för beräkning av bromssträcka

Felaktig formel för beräkning

I nuvarande föreskrifter, TSFS 2017:54, under beskrivning av metod i 4.1.1 finns en felaktig formel för beräkning av bromssträcka som innebär att kravet blir hårdare än avsett.

Alternativ 1 (vårt förslag): Att nuvarande formel tas bort och besiktningsorgan får själva välja etablerad fysikalisk formel för beräkning av bromssträcka och retardation.

Alternativ 2: Att Transportstyrelsen på nytt fastställer en exakt beräkningsformel. Detta alternativ begränsar besiktningsorganens möjlighet att utveckla stöd, beräkningsformler, applikationer eller vad de anser är bäst i de system som redan används. Av det skälet har vi valt att inte gå vidare med alternativet.

Lägsta hastighet vid bromsprov

I nämnda avsnitt finns även en beskriven lägsta hastighet för genomförande av prov som kan vara problematisk för besiktningsorgan som är belägna i

områden där en hastighetsbegränsning är lägre. Hittills har detta lösts genom dispenser.

Alternativ 1 (vårt val) Att krav på lägsta hastighet vid prov tas bort och besiktningsorgan får välja hastighet och utrustning som är lämplig för att genomföra retardationsprov i närheten av besiktningsstationer.

Alternativ 2: Att fortsätta ge dispenser. Vi har dock ambitionen att minska dispenshantering där det är möjligt för att spara både tid och pengar. Därför väljer vi att inte gå vidare med detta alternativ.

Nuvarande föreskrifter har inte heller bedömningsgrunder för bedömning av test utförda genom retardationsmätning baserad på uppmätt bromssträcka. Därför införs nya bedömningsgrunder för att kunna bedöma fordon genom uppmätt bromssträcka.

5. Möjlighet att besikta fordon trots att de inte kan provköras

Transportstyrelsen föreslår att den äldre skrivningen från det allmänna rådet i 2 kap. 20 § i TSFS 2010:84 återinförs i bestämmelsen, vilket gör att det återigen blir möjligt att besikta fordon trots att de inte kan provköras.

Transportstyrelsen föreslår även att 7 kap. 4 § punkt 11 TSFS 2017:54 förtydligas på så vis att det tydligt framgår att mätvärden endast ska rapporteras när provningarna innehåller mätningar. Dessa värden ska anges när provning utförts men det finns inget krav på att denna provning alltid ska ske.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns andra alternativ.

6. Nya miljökontroller

I regeringsuppdraget som Transportstyrelsen genomförde 2022 beskrivs hur en skärpning av miljökontroll kan göras inom befintligt direktiv 2014/45/EU. De i regeringsuppdraget beskrivna möjliga skärpningarna införs nu i förslaget. Transportstyrelsen överväger inga andra alternativ än de som förslaget innehåller.

Det pågår en revidering av direktiv 2014/45/EU där det eventuellt kommer att ställas nya krav vid emissionsmätning avseende utsläpp av partiklar och kväveoxid. Transportstyrelsen väljer att avvakta detta arbete innan ytterligare krav införs i föreskrifterna.

7. Ensa kraven i kontrollbesiktning mot krav i beskaffenhet

I TSFS 2017:54, bilaga 1, under kontroll av markeringar (7.2) undantas vissa fordon från krav på vit färg på positionsljus/parkeringsljus.

Transportstyrelsen föreslår att samma undantag och förutsättningar som finns i beskaffenhetsregleringen, främst TSFS 2013:63 och TSFS 2016:22, införs i TSFS 2017:54.

Transportstyrelsen bedömer inte att det finns andra alternativ för att åtgärda problemet.

8. Bristfällig kontroll mot registrerade uppgifter och beskaffenhetskrav

I TSFS 2017:54, bilaga 8, beskrivs ett antal kriterier om när fordon ska föreläggas om registreringsbesiktning. För att det ska vara tydligt att kontrollerna även ska göras vid kontrollbesiktning föreslår Transportstyrelsen att innehållet i tabellen i bilaga 8 införs som grund för bedömning under punkt 9.3 i bilaga 1.

På så vis blir det tydligare att kontroll av om fordon överensstämmer med registrerade uppgifter och inte ändrats i fråga om föreskrivna områden i förhållande till ursprungligt godkänt utförande eller senaste registreringsbesiktning ingår i punkt 9.3. De bedömningsgrunder som hittills beskrivits endast i bilaga 8, gäller även vid bedömning i kontrollprogram i bilaga 1. Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem och Transportstyrelsen ser inte att det finns andra alternativ för att åtgärda problemet.

9. Ny teknik, LED och lins-strålkastare samt kamerabackspegel

Redan vid tidigare revidering av TSFS 2017:54 fanns önskemål om att utvidga kontrollen och inkludera kontroll av ny teknik på belysningsområdet. Varefter ny teknik tillkommer i fordon bör även kontrollerna utvecklas så att lösningar som innehåller ny teknik kan kontrolleras.

För kontroll av LED strålkastares nedvinkling finns flera alternativ.

Alternativ 1 (vårt förslag): Att det fasta nedvinklinskravet skärps till minst 1 %, oavsett strålkastarens placering i höjddled.

Alternativ 2: Att strålkastarens nedvinklinskraV ska hämtas ur krav för godkännande av fordon när dessa satts på marknaden.

Alternativ 3: Att strålkastarens beskrivna nedvinkling ska hämtas ur information på fordonet eller från tillverkare.

10. Krav som inte överensstämmer med direktivet

Analysen beskriven i avsnitt 1.2 punkt 10 visade att föreskrifterna i stort överensstämmer med direktivets miniminivå men att vissa avvikelser finns. Transportstyrelsen föreslår därför att TSFS 2017:54 justeras på ett antal punkter exempelvis avseende bedömning av handbroms, ljudnivå, stomme, fjädring, pedalgummi, bromsvätskebehållare, siktfält, farliga modifieringar

och villkor för besiktningsbefrielse. Syftet med förslaget är att åtgärda flera specifika brister och problem i redan befintlig reglering och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.

11. Behov av rättelser och otydliga krav

I förslaget förtydligas bland annat att fordon som omfattas av opacitetskontroll ska underkännas om mätning inte kan utföras på grund av motorstörning eller risk för motorskador. Det förtydligas även att fordon som ägs av främmande stats beskickning har undantag och att ordet säkerhetsbälte byts ut mot bilbälte.

TSFS 2017:53 ändras så att förslaget innehåller utökning av kompetenskraven för polisman för behörighet F1 med system stomme (bärande konstruktioner och infästningar).

TSFS 2010:78 ändras så att kravet om kalibrering förtydligas att även omfatta återkommande kontroll.

Syftet med förslaget är att åtgärda vissa specifika problem och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.

4. Vilka är berörda?

Fordonsägare, besiktningsorgan, Polismyndigheten, verkstäder samt övriga verksamma i branscher med näring knuten till användning, reparation och underhåll av fordon är berörda av förslaget.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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

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

För besiktningsorganen innebär vissa föreslagna ändringar att utbildningsinsatser måste genomföras. Det blir även nödvändigt att göra mindre justeringar av besiktningsorganens IT-system. Enligt nuvarande planering ska föreskrifterna beslutas i slutet av året och träda i kraft tre månader senare, vilket ger besiktningsorgan en viss tid för att genomföra utbildningsinsatser och ändringar av IT-system. När dessa regler träder i

kraft måste vissa fordon som tidigare varit besiktningsbefriade genomgå ny besiktning för att få användas.

5.2 Enskilda

De ändringar som görs i TSFS 2017:54 för att få bättre överensstämmelse med beskaftenhetsregleringen, exempelvis TSFS 2013:63 och TSFS 2016:22, eller EU-direktiv 2014/45/EU, kan innebära förändringar som medför nya kostnader för fordonsägare men dessa är redan utredda i samband med införande av den harmoniserade regleringen och Transportstyrelsens föreskrifter. Vissa krav och bedömningar avser brister som måste åtgärdas och får anses höra till fordonets skötsel, oberoende av när bristen uppmärksammas eller vilken grund för bedömning som tillämpas. Den svenska kontrollbesiktningsregleringen har, jämfört med direktiv 2014/45/EU, fler kontroller och en tidigare bedömning som är av lindrigare karaktär. Det ska inte uppfattas som en lägre kravnivå utan istället en tidigare bedömning av bristen för att underlätta för fordonsägare att åtgärda brister i ett tidigt stadie innan bristen blir allvarligare. Det ökar fordonsägarens möjlighet att hålla fordon i föreskrivet skick och samtidigt hålla ner kostnader för mer komplicerade reparationer.

Angående kontroll av eCall och vårt förslag att ta bort kontrollen kommer det innebära att ägare av fordon med eCall system som inte kan kontrolleras, inte fungerar eller inte kan repareras för att bristen inte beror på fel i fordonets system kommer att slippa en kostnad för en sådan reparation eller ombyggnad. Om system slutar att fungera återstår fordonsägarens skyldighet att se till att fordon är i föreskrivet skick men kontrollen vid besiktning utgår.

Angående ändring av besiktningsbefrielsen kommer fordonsägare av fordon av årsmodell 1960 eller nyare som tidigare varit besiktningsbefriade fortsättningsvis behöva besikta fordon vartannat år för att få användas. Fordonsägare är även skyldiga att låta fordonet genomgå kontrollbesiktning om det inte omfattas av undantaget. Undantaget från besiktning gäller bara historiska fordon som är oförändrade eller endast har tidstypiska ändringar vilket innebär att det föreligger en skyldighet att besikta fordon som har betydande ändringar av teknisk karaktär på samma sätt som det föreligger en skyldighet att inställa fordon för registreringsbesiktning om ändringar gjorts som är registreringsbesiktningspliktiga. Fordonsägare av fordon av årsmodell från och med 1951 till och med 1959, som tidigare varit besiktningsbefriade, måste låta fordonet genomgå en ny besiktning efter datumet för ikraftträdande av dessa föreskrifter om de ska kunna användas (och eventuellt få möjlighet till besiktningsbefrielse i det fall de uppfyller villkoren för detta).

Angående nya miljökontroller kommer det att vara enklare att upptäcka manipulation och bristande funktion av avgasreningssystem. Dieseldrivna fordon där det inte går att genomföra ett opacitetsprov med anledning av motorstörningar ska underkännas. Det har gällt tidigare men den ändring som infördes 2017 är lätt att missförstå och här föreslår Transportstyrelsen ett förtydligande så att det blir tydligare att fordon ska underkännas om de inte kan testas med anledning av motorskador.

Angående ny kontroll av varningsanordning för fel på ABS-system i släpvagnar med en totalvikt > 3,5 ton är föreslagen ändring en anpassning till EU direktivet 2014/45/EU. En ny kontroll kan innebära att, i vart fall initialt, fordonsägare får sina fordon underkända för brister som inte tidigare kontrollerats. En förutsättning vid besiktning, för att kunna genomföra kontroller som föreskrivs, är att fordonsägare använder dragfordon som är lämpliga och utrustade så att kontroller av släpfordonets funktioner som manövreras eller påverkas av dragfordonet kan genomföras.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget har påverkan på Transportstyrelsens egna IT-system i samband med införande av ändringar av exempelvis kontrollprogram. I kontrollprogrammen i bilaga 1 till 3 i TSFS 2017:54 finns bedömningsgrunder och i dessa anges vilken bedömning ska sättas för respektive brist. Besiktningsorgan rapporterar in brister för fordon till vägtrafikregistret och varje brist har en egen kod i rapporteringssystemet. När ett nytt kontrollmoment och en ny brist införs måste rapporteringssystemet kompletteras med en ny kod.

Förslaget bedöms ha viss påverkan på Polismyndigheten avseende utbildning av personal som utför flygande inspektion. Förslaget bedöms inte ha påverkan på staten i övrigt, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms ha en positiv påverkan på miljön. I punkt 6 Nya miljökontroller införs ändrade miljökontroller för tunga lastbilar och bussar, personbilar och lätta lastbilar tagna i bruk från och med 2002 där modern teknik kan användas för att verifiera funktionen hos avgasrenande komponenter. För dieseldrivna fordon äldre än 20 år förtydligas krav angående undantag från opacitetsmätning.

Transportstyrelsen föreslår ett förtydligande av förutsättningar för kontroll av fordons överensstämmelse med beskaffenhetsreglering, exempelvis TSFS 2013:63 och TSFS 2016:22 och kontroll avseende överensstämmelse med fordonets registrerade uppgifter. Därmed har kontrollerna även positiv inverkan på miljö genom att det blir enklare att konstatera om fordon

manipulerats eller ändrats och i så fall kan de underkännas eller föreläggas om registreringsbesiktning.

5.5 Externa effekter

Förslagen bedöms ha en positiv inverkan på trafiksäkerhet och miljö. På flera områden införs krav som är nya och krav som förtydligas vilket förenklar en likformig tillämpning av kraven hos besiktningsorgan men även jämfört med de kontroller som utförs i samband med flygande inspektion.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

På ett flertal områden, eftersträvas överensstämmelse med EU-direktiv och beskaffenhetsreglering. Därför övervägs inte andra alternativ än vad som är följd av överordnad reglering. I dessa delar rör det sig om redan beslutad reglering som ska införas eller borde varit införd.

1. Kontroll av eCall kan inte genomföras

Gällande eCall föreslår Transportstyrelsen att alternativ 1 är bästa alternativet just nu. Fördelen med detta alternativ är att ändringen kan genomföras omgående och löser problemet omgående. De övriga alternativen kräver ytterligare förutsättningar, exempelvis information om fordon och eventuella stödsystem, som inte finns just nu. Möjligtvis kommer det andra lösningar på problemet genom ändring i kommande harmoniserad EU-reglering.

2. Besiktningsbefrielse utan villkor

Avseende besiktningsbefrielse finns även där harmoniserad reglering och överordnad reglering i form av fordonsförordning som inte tidigare beaktats. Här har Transportstyrelsen övervägt sex olika alternativ. Transportstyrelsen kan inte gå vidare med alternativ 2 och 3 eftersom det saknas bemyndigande att föreskriva om inställelseperioder. Dessa regleras i fordonsförordningen.

För alternativ 4 och 5 har Transportstyrelsen analyserat hur många fordon som finns registrerade i vägtrafikregistret av respektive årsmodell. Den analysen visar att det finns förhållandevis mindre antal fordon per år av årsmodellerna innan 1950 och från 1950 till 1959. Mindre än 14.000 fordon äldre än 1950 och ungefär 15.000 per årsmodell mellan 1950 till 1959 och totalt ca. 140.000 för hela decenniet. För decenniet 1960 till 1969 är antalet fordon mer än det dubbla och närmare 40.000 per år från mitten av decenniet. Transportstyrelsen bedömer att det är lämpligt att utöka besiktningsbefrielsen fram till årsmodell innan 1960 och att en begränsning till fordon av en årsmodell innan 1950 eller från 1950 till 1959 inte kan

motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Vi väljer därför att inte gå vidare med dessa alternativ.

För alternativ 6 skulle en bedömning vid registreringsbesiktning av att fordon uppfyller kriterier för att betraktas som historiska fordon och därmed bli besiktningsbefriade, visserligen förenkla för fordonsägare och vid framtida kontroller men samtidigt innebära en kostnad och viss mått av besvär. Transportstyrelsens ambition är att välja en reglering som är enkel och lätt att förstå för fordonsägare, enkel att tillämpa vid kontroller samt kan genomföras utan alltför stora ändringar och kostnader för att anpassa IT-system i vägtrafikregistret. Av dessa skäl väljer vi att inte gå vidare med detta förslag.

Transportstyrelsen anser att det föreslagna alternativet innebär den reglering som bäst stämmer överens med övergripande lagstiftning, bemyndigande och säkerställer tillräcklig trafiksäkerhetsnivå. Den ger fordonsägare av historiska fordon, som används i mindre omfattning, fortsatt besiktningsbefrielse och frihet vad avser viss anpassning av fordon.

3. Avbruten besiktning

Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem beskrivet i punkt 1.2 och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ än det föreslagna.

4. Felaktig formel för beräkning av bromssträcka

Gällande bromssträcka finns två problem som ska lösas. Dels finns idag en felaktig formel för beräkning av bromskrav, dels en beskrivning av lägsta hastighet vid bromsprov. Angående felaktig formel är fördelen med det föreslagna alternativet att besiktningsorgan själva kan välja en beräkningsmetod som passar befintliga stödsystem mm. Nackdelen med en beslutad formel eller beräkningsmetod är att det skulle begränsa besiktningsorganens möjlighet att välja en beräkningsmetod och anpassa system eller applikationer enligt vad de finner lämpligt och som passar deras nuvarande system.

Angående beskriven lägsta hastighet för genomförande av prov, som kan vara problematisk för besiktningsorgan som är belägna i områden där en hastighetsbegränsning är lägre, har detta lösts genom dispenser.

Fördelen med förslaget är att besiktningsorgan själva kan välja utrustning som passar för prov i det området där besiktningsstationer befinner sig. Nackdelen med alternativet att Transportstyrelsen ska fortsätta med dispenser är att besiktningsorgan i så fall måste återkomma med ansökningar och Transportstyrelsen ska handlägga dessa. Det medför arbete och kostnader som inte är motiverade. Transportstyrelsen strävar efter att föreskriva om funktionsbaserade krav så långt det är möjligt. Eftersom det nu finns utrustning som fungerar med tillfredställande säkerhet även i lägre

hastigheter behöver inte ingångshastigheten vid prov vara strikt reglerad. Därför väljer Transportstyrelsen inte detta alternativ.

5. Möjlighet att besikta fordon trots att de inte kan provköras

Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem beskrivet i punkt 1.2 och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ än det föreslagna.

6. Nya miljökontroller

I regeringsuppdraget som Transportstyrelsen genomförde 2022 beskrivs hur en skärpning av miljökontroll kan göras inom befintligt EU-direktiv 2014/45/EU. De i regeringsuppdraget beskrivna möjliga skärpningarna införs nu i förslaget. Transportstyrelsen har endast infört de kontroller som beskrivs i rapporten till regeringsuppdraget. Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.

7. Ensa kraven i kontrollbesiktning mot krav i beskaffenhet

I TSFS 2017:54, bilaga 1, under kontroll av markeringar (7.2) undantas vissa fordon från krav på vit färg på positionsljus/parkeringsljus.

Transportstyrelsen föreslår att samma undantag och förutsättningar som finns i beskaffenhetsreglering, exempelvis TSFS 2013:63 och TSFS 2016:22, införs i TSFS 2017:54.

Den föreslagna ändringen ska åtgärda en brist och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ än den föreslagna åtgärden.

8. Bristfällig kontroll mot registrerade uppgifter och beskaffenhetskrav

I TSFS 2017:54, bilaga 8, beskrivs ett antal kriterier om när fordon ska föreläggas om registreringsbesiktning. För att det ska vara tydligt att kontrollerna även ska göras vid kontrollbesiktning föreslår Transportstyrelsen att innehållet i tabellen i bilaga 8 införs som grund för bedömning under punkt 9.3 i bilaga 1.

Den föreslagna ändringen ska åtgärda en brist och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ än den föreslagna åtgärden.

9. Ny teknik, LED och lins-strålkastare samt kamerabackspegel

Varefter ny teknik tillkommer i fordon bör även kontroller utvecklas så att lösningar som innehåller ny teknik kan kontrolleras. Det saknas möjlighet att kontrollera vissa nya system. Kravet på nedvinkling av strålkastare föreslås skärpas till 1%.

Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem och Transportstyrelsen anser att det föreslagna alternativet är det enda rimliga.

10. Krav som inte överensstämmer med direktivet

Syftet med förslaget är att åtgärda ett specifikt problem och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.

11. Behov av rättelser och otydliga krav

I förslaget förtydligas bland annat att fordon som omfattas av opacitetskontroll ska underkännas om mätning inte kan utföras på grund av motorstörning eller risk för motorskador. Det förtydligas även att fordon som ägs av främmande stats beskickning har undantag och att ordet säkerhetsbälte byts ut mot bilbälte.

Kompetenskravet för behörighet F1 utökas till att även omfatta system stomme (bärande konstruktioner och infästningar) vilket blir lika som för behörighet F2 och F3.

TSFS 2010:78 ändras så att kravet om kalibrering förtydligas att även omfatta återkommande kontroll.

Syftet med förslaget är att åtgärda specifika problem och Transportstyrelsen har inte övervägt andra alternativ.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande finns i 8 kap. 16 § fordonsförordningen där det anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om omfattningen av den kontroll som avses i fordonsförordningen. Det beskrivs även i 6 kap. 3 § fordonsförordningen att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på periodiskt återkommande kontrollbesiktning av fordon.

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

Den EU-rättsliga regleringen för besiktning är huvudsakligen direktiv 2014/45/EU. Direktivet är en minimireglering och är infört i svensk lagstiftning och då främst i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2017:54. Föreslagen reglering är i förenlig med EU-rätten och även i övrigt förenlig med annan internationell reglering.

För område 1 (kontroll av eCall) använder Transportstyrelsen möjligheten i direktivet att undanta vissa fordon från krav när kontroller inte kan genomföras. Delar av reglerna utgör tekniska krav, varför föreskriftsförslaget kommer att anmälas till EU-kommissionen.

För område 2 (besiktning befrielse) ger direktivet möjlighet till undantag från periodisk besiktning när fordon är minst 30 år gamla.

Transportstyrelsen föreslår att undantaget ska gälla för fordon som är av årsmodell innan 1960. Då direktivet är en minimireglering får medlemsstaten införa sådan reglering under förutsättning att fordonen är minst 30 år gamla. Förslaget är således förenligt med direktivet och går inte utöver de skyldigheter som följer av den EU-rättsliga regleringen.

För område 3 (avbruten besiktning) är förslaget förenligt med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå. Direktivet anger endast förutsättningar för att genomföra besiktningar men inte vad som gäller om en besiktning inte genomförs.

För område 4 (felaktig formel för beräkning av bromssträcka) och 5 (möjlighet att besikta fordon trots att de inte kan provköras) är förslagen förenliga med direktivet. De går inte heller utöver direktivets miniminivå då det i direktivets bilaga 1, punkt 1, tredje stycket anges att om fordonets utformning inte möjliggör användningen av de provningsmetoder som anges i bilagan, ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade provningsmetoder som godtagits av de behöriga myndigheterna. I den svenska regleringen beskrivs alternativa kontroller som kan tillämpas om den ordinarie kontrollen i kontrollprogrammet inte kan genomföras.

För område 6 (nya miljökontroller) är förslaget förenligt med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå för de miljökontroller som ska genomföras. I Transportstyrelsens förslag införs möjlighet till inkoppling i fordonets omborddiagnostik för att hitta fel på avgasrening och nu utvidgas kontrollen att även omfatta tunga lastbilar och bussar. Delar av reglerna utgör tekniska krav, varför föreskriftsförslaget kommer att anmälas till EU-kommissionen.

För område 7 (enså kraven i kontrollbesiktning mot krav i beskaftenhet) och 8 (bristfällig kontroll mot registrerade uppgifter och beskaftenhetskrav) är förslagen förenliga med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå. Direktivet innehåller uppemot 70 kontroller där hänvisning görs till de krav som gällde när fordonet typgodkändes, sattes på marknaden eller genom efterjusteringskrav. Dessa områden beskrivs i direktivets bilaga 1 med hänvisning till fotnot 1. Kontrollen är redan införd i föreskrifterna men nu förtydligas även att kontrollen ska genomföras.

Ändringen av kontroll av färg på positionslykta skulle kunna vara en anmälningspliktig teknisk regel men då den endast syftar till att ytterligare harmonisera med EU-regleringen, bedöms den inte utgöra tekniska krav som ska anmälas till EU-kommissionen.

För område 9 (ny teknik, LED och lins-strålkastare samt kamerabackspegel) är förslaget förenligt med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå. I direktivet finns redan krav på att belysning som utgörs av LED-ljuskällor och backspeglar som utgörs av anordningar kan underkännas om de inte uppfyller kraven.

För område 10 (krav som inte överensstämmer med direktivet) är förslaget förenligt med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå. Syftet med detta område är just att harmonisera med direktivet. Transportstyrelsen bedömer att ändringen av kontroll av strålkastares nedvinkling mm. utgör tekniska krav, varför föreskriftsförslaget kommer att anmälas till EU-kommissionen.

För område 11 (behov av rättelser och otydliga krav) är förslaget förenligt med direktivet och går inte utöver direktivets miniminivå. Transportstyrelsen inför undantag för fordon som ägs av främmande stads beskickning med hänvisning till lag (1994:1547) om tullfrihet m.m. samt att det i direktiv 2014/45/EU artikel 2, punkt 2 beskrivs att fordon med diplomatisk immunitet kan undantas från krav på besiktning.

Sammanfattningsvis utgör reglerna avseende eCall (TSFS 2017:54), kontroll av strålkastare och belysning samt krav på utrustning för inkoppling i fordonets elektroniska gränssnitt (TSFS 2010:78) och beskafterhetskrav vid utbyte av fjädring (TSFS 2013:63) tekniska krav vid kontrollbesiktning, flygande inspektion och registreringsbesiktning. De angivna föreslagna föreskrifterna bedöms därför omfattas av anmälningsskyldighet, enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga sådana krav som innebär reglering av yrken som medför att anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer behöver göras. Detta då de föreslagna ändringarna i TSFS 2017:53 endast berör kompetenskrav för polisman med behörighet F1 och inte besiktningstekniker.

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?

Transportstyrelsen planerar att besluta föreskrifterna i början av 2026 och att de träder ikraft tre månader senare för att ge besiktningsorganen tillräcklig tid för att genomföra eventuella utbildningsinsatser och modifieringar av IT-system.

Transportstyrelsen bedömer att det är nödvändigt att informera fordonsägare av fordon som är undantagna från krav på kontrollbesiktning idag att undantaget upphävs och att deras fordon måste genomgå besiktning enligt den periodicitet som beskrivs i 6 kap. 9 § fordonsförordningen.

Transportstyrelsen har haft en löpande dialog med Polismyndigheten, besiktningsbranschen och fordonshobbybranschen i arbetsgrupper under en besiktningskommitté samt i särskilt ordnade möten för frågor som huvudsakligen rör hobbyfordon.

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?

Med den föreslagna regleringen bibehålls den tillgänglighet till transportsystemet som fordonsägare har idag.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget förväntas bidra till att uppfylla miljö och luftkvalitetsmål, det förväntas även bidra till ökad trafiksäkerhet genom att kontroller anpassas

till modern teknik, förtydligande av existerande krav i syfte att redan införda regleringar ska få avsedd effekt. Förslaget inför även vissa skärpningar och harmonisering med EU-direktiv. Sammantaget innebär detta en minskad risk för att någon ska dö eller skadas allvarligt i trafiken.

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

Remiss

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Besiktningsföretag är betjänta av tydliga och relevanta krav som kan tillämpas vid kontroll	Vissa ändringar kommer att innebära nödvändiga justeringar av befintligt IT-system vad avser rapportering till vägtrafikregistret		Vissa ändringar kommer eventuellt att kräva utbildningsinsatser men dessa bör inrymmas inom ordinarie repetitionsutbildning vilken är obligatorisk enligt föreskrifter för teknikers kompetens
	Åkeriföretag får hjälp med en kontroll av ABS system i tunga släp vilket är ett system som ska fungera när fordon används i trafik.	Åkeriföretag påverkas av att en ny kontroll av varningsanordning för ABS-system hos tunga släp kommer att kontrolleras och bristfälliga fordon måste repareras. Släpfordon måste även dras av lämpligt dragfordon för att kunna genomföra föreskrivna kontroller.		

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Enskilda	Föreslagna ändringar ökar tillgänglighet vad avser besiktning av vissa fordonsslag vintertid.			
	Föreslagen ändring avseende kontroll av 112-ecall system innebär att bilägare inte får körförbud på grund av brister som denne inte kan åtgärda genom reparation av fordonet.			
	Besiktningen av fordonet ska inte avbrytas trots brister så att fordonsägare kan ta beslut om ett fordon ska repareras eller inte.			

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Medborgare kan i högre grad räkna med att fordon i trafiksystemet är i trafiksäkert skick och uppfyller miljökrav.	Ägare till bilar av årsmodell 1960 eller nyare samt modifierade bilar kommer att behöva inställa dessa för kontrollbesiktning vartannat år.		
Staten m.fl.	Vissa förtydliganden och ändringar förenklar arbetet för Polismyndigheten	Delar av kompetenskrav för polisman med behörighet F1 ändras och dessa behöver kompetenshöjning		
Externa effekter				
Totalt				Konsekvenserna bedöms som övervägande positiva

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt och vi bedömer att förslaget, sett tillsammans med annan reglering på området, inte medför mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna. Delar av förslaget omfattar redan harmoniserad reglering och redan införd reglering som inte varit effektiv. Vissa kravskärpningar innebär nya kontroller men skyldighet att underhålla fordon finns redan i fordonsförordningen och kostnad för reparationer och underhåll beror på fordonets användning och slitage. Besiktning är en hjälp till fordonsägare att förstå när fordon försämrats i otillåten grad vad avser miljö och trafiksäkerhet.

F. Uppföljning och utvärdering

Underkännandefrekvens skulle kunna följas upp genom statistisk undersökning av inrapporterade brister till vägtrafikregistret, vilket endast görs som riktade insatser om vi blir uppmärksammade på brister. Statistisk uppföljning sker löpande genom Transportstyrelsens tillsyn av besiktningmarknaden. Resultatet redovisas i en årlig rapport. Effekter på trafiksäkerhet och miljö är svårare att följa upp eftersom det saknas möjlighet att se samband mellan besiktningsskrav och trafikolyckor.

G. Samråd

Transportstyrelsen etablerade en besiktningsskommitté 2019 för att samråda med hela branschen angående både kontrollbesiktning och registreringsbesiktning i två arbetsgrupper i besiktningsskommittén. I arbetsgrupperna har Polismyndigheten, besiktningssorgan, företrädare för åkerinäring, hobbyfordon och motorcykelorganisationer deltagit och bidragit med synpunkter och inspel om brister i nuvarande reglering.

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

Anders Gunneriusson
010-49 55 667
anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se

Niklas Aspholme
010-49 56 712
niklas.aspholme@transportstyrelsen.se