

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till ändring i föreskrifter (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Förslaget avser ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning. Föreskrifterna innehåller bestämmelser om hur kontrollbesiktning av tunga fordon ska genomföras och krav på vilka fordonskomponenter och system som ska kontrolleras samt vilka metoder som ska användas för kontroll och hur vissa brister ska bedömas.

Förslaget innebär att nya definitioner på bromskraft, effektivitet och tyngdkraft införs samt att definitionen på garanterat tryck ändras så att ett högre garanterat tryck än idag tillåts vid beräkningen på släpvagnar från en viss årsmodell. Förslaget avser vidare ändringar i bromsprovprotokollet för tunga fordon, så att en ny uppgift införs på effektivitet och uppgift om starttryck tas bort. Vidare införs nya gränsvärden på färdbrömsars prestanda och verkan, så att gränsvärden anges i procent. Dagens värden i m/s^2 ska finnas kvar som ett värde vid alternativ bromskontroll. Ett nytt mått införs för funktionskontroll vid klämskydd på dörrar på buss i yrkesmässig trafik. Förslaget innebär vidare att innerbelysning som delvis är ur funktion uttrycks så att minst 25 % av belysningarna ska vara ur funktion innan bedömning sker och anmärkning ges. Kontrollen av oljebemängd motor under "Brandskyddskontroll av buss" förtydligas samt en egen position införs för utmärkning av nödutgång respektive nödöppningsreglage. Kontrollerna om starttryck föreslås slutligen utgå ur föreskrifterna som en följd av att krav på mätning av starttryck tas bort från myndighetens föreskrifter (TSFS 2010:78).

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget

Transportstyrelsen uppger att föreskrifterna (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan kommer att ändras, vilket påverkar vissa delar av myndighetens föreskrifter om kontrollbesiktning. Ändringar behöver därför göras för att föreskrifterna ska överensstämma med varandra. Syftet är vidare, enligt myndigheten, att förtydliga i föreskriften för att åtgärda problem med att olika beslut fattas vid kontrollbesiktning och vid flygande inspektion. Ytterligare ett syfte med förslaget

är, enligt Transportstyrelsen, att anpassa föreskrifterna till vissa EG-direktiv för att tillämpningen ska vara lika vid typgodkännande och vid återkommande kontroll.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Transportstyrelsen uppger att om ingen ändring kommer till stånd kommer det även fortsättningsvis förekomma stor variation i beslut vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. Utöver detta uppger myndigheten att EG-typgodkända bussar kommer att riskera att fortsatt bli underkända vid kontrollbesiktning om inte kraven ändras med gällande klämskydd. Transportstyrelsen uppger vidare att föreskrifterna om kontrollbesiktning och om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan inte kommer att överensstämma med varandra, eftersom det kommer att saknas uppgifter för när bromsarnas värde ska mätas i effektivitet (%) istället för i retardation (m/s^2). Slutligen uppges att vissa fordon kan riskera att underkännas på felaktiga grunder vid beräkning av bromsars effektivitet, om inte föreskrifterna ändras avseende värdet på garanterat tryck som används på exempelvis tunga släpvagnar med tryckluftsbromsar.

När det gäller alternativa lösningar uppger förslagsställaren att den inte ser några andra lösningar än reglering för att uppnå ett harmoniserat regelverk och förutsättningar för likvärdig tillämpning vid beslut i olika former av kontroller. Som regleringsalternativ uppger förslagsställaren ett noll-alternativ, det vill säga att ingen förändring i huvudsak sker i nuvarande reglering. Noll-alternativets konsekvenser sammanfattas ovan.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Enligt konsekvensutredningen anger direktivet 2009/40/EG, som upphävs genom direktivet 2014/45/EU och upphör att gälla den 20 maj 2018, de minimikrav som medlemsstaterna måste uppfylla avseende kontrollbesiktning för bland annat lastbilar, bussar och tunga släpvagnar. Transportstyrelsen uppger att direktivet medger att medlemsstaterna får ställa ytterligare krav och att det finns komponenter som ingår i den svenska kontrollbesiktningen som, enligt myndigheten, går utöver den förteckning som anges i bilaga 2 till direktiv 2009/40/EG. Den svenska brandskyddskontrollen av bussar är, enligt myndigheten, ett sådant exempel.

Enligt konsekvensutredningen innebär förslaget till ändring i föreskrifterna om kontrollbesiktning inga nya krav som fordon inte redan idag ska uppfylla och som ska kontrolleras vid besiktning. Förslaget innehåller, enligt förslagsställaren, heller inga andra krav som inte tidigare är reglerade inom EU och bedöms därför av Transportstyrelsen överensstämma med de skyldigheter som Sverige har.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Enligt konsekvensutredningen är tidpunkten för förslagets ikraftträdande satt till den 1 januari 2016 för att synkroniseras med ändringen av föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan. Transportstyrelsen bedömer att några speciella informationsinsatser inte erfordras utöver remissförfarandet.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om Transportstyrelsen motiverade sin bedömning beträffande informationsinsatser, givet den korta tiden till ikraftträdandet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Enligt konsekvensutredningen berörs besiktningsorgan och ackrediterade verkstäder av ändringen i föreskrifterna. Besiktningsorganen uppges vara tio till antalet och varierar, enligt konsekvensutredningen, i storlek från en besiktningsstation till cirka 60 stationer. Antalet besiktningsbehöriga tekniker på samtliga besiktningsorgan uppges vara cirka 2000, varav cirka 500 har behörighet att besiktiga tunga fordon.

De verkstäder som berörs är, enligt förslagsställaren, 313 till antalet och utgörs av de verkstäder som är ackrediterade för att reparera och prova fordon enligt kap. 6 17 § fordonsförordningen (2009:21).

Enligt konsekvensutredningen berörs även bussbranschen till en början genom att kontrollen av nödöppningsreglage och utmärkning av nödutgång sannolikt kommer att öka i och med att komponenterna får specifika positioner. Förslagsställaren uppger att det finns cirka 400 medlemsföretag, varav 50 beräknas ha egna verkstäder.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om uppgift fanns om hur många anställda som finns på en genomsnittlig besiktningsstation, vilket skulle ha gett en bättre uppfattning om storleken på besiktningsorganen. Regelrådet kan konstatera att det saknas uppgift om storleken på de ackrediterade verkstäderna, vilket är en brist.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal och storlek är bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren redovisar berörda företags kostnader och tidsåtgång, men att beräkningarna inte stämmer när de givna värdena i konsekvensutredningen används. Regelrådet kan därför konstatera att det inte går att få en uppfattning av de kostnadsmässiga konsekvenser som förslaget medför för berörda företag.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslagsställaren uppger att ändringarna i föreskrifterna inte innebär någon skillnad i konkurrensförhållanden.

Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha utvecklat sin bedömning och motiverat varför inte konkurrensförhållandena påverkas av förslaget.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Enligt konsekvensutredningen har förslaget ingen övrig påverkan på de berörda företagen.

Regelrådet har i sin granskning heller inte kunnat identifiera något som skulle påverka företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Enligt konsekvensutredningen behöver inga särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att särskild hänsyn tas till små företag.

Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha utvecklat sin bedömning samt motiverat den.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren varken motiverar sina bedömningar avseende förslagets påverkan på konkurrensförhållanden eller effekterna för små företag samt att utförliga uppgifter om företagens storlek saknas. Dessa uppgifter är betydelsefulla och utgör tillsammans en viktig förutsättning för att Regelrådet ska kunna bilda sig en uppfattning om förslaget och dess följder för berörda företag. I detta fall kan Regelrådet även konstatera att beräkningarna av de kostnadsmässiga effekterna är felaktiga, vilket gör det svårt för Regelrådet att förstå förslagets konsekvenser.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 27 maj 2015.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Lennart Palm, Samuel Engblom och Claes Norberg. Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande