

Konsekvensutredning om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning

Transportstyrelsen föreslår Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) ändras på följande områden.

- Vissa definitioner
- Bromsprotokollet
- Angivelsen av bromsarnas prestanda och verkan
- Funktionskontrollen av klämskydd
- Kontrollen av innerbelysningen
- Brandskyddskontrollen av motorn
- Egen position för utmärkning av nödutgång
- Egen position för nödöppningsreglage

De huvudsakliga skälen att föreskrifterna behöver ändras är följande.

- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan kommer att ändras. Detta påverkar vissa delar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning. Ändringarna behöver göras för att föreskrifterna ska harmonisera med varandra så inga motsägelser mellan föreskrifterna finns.
- Transportstyrelsen har uppmärksammat på att det tas olika beslut vid kontrollbesiktning och vid flygande inspektion, varför föreskriften behöver förtydligas på några områden.
- Transportstyrelsen vill anpassa föreskrifterna mot vissa EG-direktiv för att tillämpningen ska vara lika vid typgodkännande som vid återkommande kontroll.

1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning innehåller närmare bestämmelser om hur kontrollbesiktning av fordon ska genomföras. Detta innebär att krav ställs bl.a. på vilka fordonskomponenter och system som ska kontrolleras, vilka metoder som ska användas för kontroll och hur vissa brister ska bedömas. Föreskrifternas bilagor innehåller samtliga system, komponenter och detaljer som ska kontrolleras i samband med en kontrollbesiktning.

Transportstyrelsen har tidigare remitterat förslag på ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan. Förändringar avser bland annat hur bromsprov på tunga fordon med tryckluftsbromsar ska utföras och beräknas. Det innebär att vissa ändringar även måste göras i bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning för att föreskrifterna ska harmonisera med varandra och inga motsägelser finns mellan föreskrifterna.

Transportstyrelsen i övrigt noterat vissa oklarheter eller brister i nuvarande författning och tar tillfället i akt och föreslår några ytterligare förändringar. Dessutom har Transportstyrelsen av olika intresse- och branschorganisationer uppmärksamats på att bedömningarna görs olika vid till synes liknande feltyper vid kontrollbesiktning och flygande inspektion på väg avseende kontrollen av brandskyddet och belysningen, varför vissa förtydliganden behöver införas på dessa områden i föreskrifterna. Vid flygande inspektion på väg så använder polisen bilaga 1 till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning vid kontroll om fordonet har försämrats i otillåten grad.

Därutöver behöver föreskrifterna anpassas så att kraven på fordonet vid typgodkännande och kontrollbesiktning stämmer överens. Ett typgodkänt fordon ska inte bli underkänt vid kontrollbesiktning eller vid flygande inspektion på väg, om inte fordonet försämrats i otillåten grad, om det uppfyller förskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Intresseorganisationen Sveriges bussföretag har även framfört ytterligare synpunkter, utöver ovanstående, som de anser att Transportstyrelsen bör ändra på i föreskrifterna. Transportstyrelsen beskriver nedan de olika branschförslagen så som de framförts (kursiverat) och motiverar även varför föreskrifterna inte ska ändras på dessa punkter.

Kärvande säkerhetsbälte

Om ett eller flera säkerhetsbälten i en buss har bristfällig funktion medför det bedömningen 2. Det är orimligt och bör istället på sin höjd leda till bedömningen 2x. Om platsen spärras för användning bör det inte leda till någon anmärkning alls.

Motiv

- *Om det upptäcks att ett bälte i en buss har bristfällig funktion kan den platsen spärras för användning. Det kan göras t ex genom att en huva träs över ryggstödet med texten "Avstängd" på aktuell plats.*

Kommentar: *Ett trasigt eller kärvande bilbälte är en uppenbar brist som ska anmärkas på. Att enbart spärra en sittplast är bra men det förändrar inte saken att bältet är trasigt och måste repareras. I buss av klass III eller*

B finns kravet på att bilbälte ska vara monterat men man får montera bälten även i andra bussar om det uppfyller ställda krav enligt EG-direktiv och ECE-reglementen. Om man frivilligt har valt att fordonet ska vara försett med bilbälten så ska även dessa frivilliga bilbälten vara hela och fungera. Det är för passagerarnas säkerhet som bilbälten finns monterade och att de ska användas för att minska skador vid en eventuell olycka.

En eller flera sidomarkeringslyktor ur funktion/saknas

Om en sidomarkeringslykta är ur funktion på en buss leder det till bedömningen 2x, vilket är för hård bedömning.

Motiv

- *Dålig och snålt tilltagen infrastruktur bidrar till att ljusen går sönder. Det är inte heller ovanligt att resenärer har sönder ljusen. Det finns som bekant också ett stort antal sidomarkeringslyktor på en buss vilket rimligen innebär att om någon enstaka går sönder är det en brist som det räcker om den påpekas "som bra att veta".*

Kommentar: Att en eller flera sidomarkeringar är trasiga eller saknas är en uppenbar brist som det ska anmärkas på. Man skulle kunna resonera så, att en trasig sidomarkering eller en sidomarkering som saknas, inte behöver leda till ett underkännande om de är så många att kraven ändå är uppfyllda. Men grundprincipen är ändå att samtliga monterade sidomarkeringar och sidolyktor såväl obligatoriska som frivilliga ska fungera på fordonet.

Avsaknad av nödhammare

Om nödhammare saknas leder det till bedömningen 2x. Det bör mildras och istället leda till ett påpekande.

Motiv

- *Det är mycket vanligt att nödhammare stjåls under färd under ett trafikdygn. De största trafikföretagen får fylla på med hundratals hammare efter varje trafikdygn. Det sker vid tvätt, invändig rengöring och tankningen. Det här är en brist som trafikföretagen inte själva rår över.*

Kommentar: Nödhammare är till för passagerarnas säkerhet. Vid en eventuell nödsituation är det av största vikt att nödhammare är tillgänglig så att passagerare eller förare har möjlighet att krossa nödutgångsfönster för att öppna upp en fri väg ur fordonet. Om ett problem är att nödhammare försvinner under färd skulle det exempelvis finnas ett antal extra nödhammare i bussen så att föraren kan komplettera upp de som fattas vid bussens vändhållplatser.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd

Om föreskrifterna inte ändras kommer det fortsättningsvis att medge en för stor variation i beslut vid kontrollbesiktning och flygande inspektion exempelvis på något av områdena oljebemängd motor samt innerbelysning delvis ur funktion. Dessutom så kommer EG-typgodkända bussar riskera att fortsatt bli underkända vid kontrollbesiktning om inte kraven ändras med avseende på klämskydd.

En annan följd av om föreskrifterna inte ändras är att föreskrifterna om kontrollbesiktning och om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan inte kommer harmonisera med varandra, eftersom det då kommer att saknas uppgifter för när bromsarnas värde ska mätas i effektivitet (%) istället för i retardation (m/s^2).

Därutöver kommer, om inte rätt värde på garanterat tryck används framför allt på tunga släpvagnar med tryckluftsbromsar, medföra att vissa fordon riskerar att bli underkända på felaktiga grunder vid beräkning av bromsars effektivitet om inte föreskrifterna ändras på denna punkt.

3 Vad ska uppnås

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning reglerar vad som ska kontrolleras och hur det ska bedömas vid kontrollbesiktning. Föreskrifterna används även till vissa delar för att kontrollera fordonets beskaffenhet och utrustning vid polisens flygande inspektion på väg. Under arbetet med att revidera Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan har det framgått att även förändringar behöver göras i föreskrifterna och allmänna råd om kontrollbesiktning. Eftersom förslaget på förändring av hur bromsprov ska utföras på tunga fordon, behöver även några förändringar genomföras för att få föreskrifterna att harmonisera med varandra och bidra till ett regelverk som bygger på funktionella krav.

Därutöver så har Transportstyrelsen under en tid blivit uppmärksam på att skrivningen i dagens föreskrifter kan ge upphov till att det tas olika beslut vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. Det gäller främst vid kontroll av bussar när motorn är något oljebemängd samt när en innerbelysning är delvis ur funktion. Transportstyrelsen har i sin bedömning, när det gäller *innerbelysning ur funktion*, tagit hänsyn till att passagerarna kan förflytta sig på ett säkert sätt trots att ett visst antal innerbelysningar är ur funktion. När det gäller brandskyddskontrollen av *oljebemängd motor* så har Transportstyrelsen bland annat tagit del av statistik från försäkringsbranschen över antalet bussbränder och gör bedömningen att den förändring som föreslås inte innebär en ökad risk för

att fordonsbränder i bussar skulle öka. Förändringen avser att tydliggöra att bedömningen ska göras med avseende på brandrisken. I detta är det viktigt att kontrollera förhållandet till motorplacering, oljans utbredning och avstånd till heta motordelar.

Transportstyrelsens föreslår därför att föreskrifterna ändras, i huvudsak för att få tillstånd en enhetligare tillämpning av föreskrifterna vid kontrollbesiktning samt vid kontroll av fordon på väg. Dessutom så ska föreskrifterna vara uppdaterade och harmoniserade med föreskrifterna (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan så att de ger rätt förutsättningar vid kontrollbesiktning främst med avseende på bromsprov på tunga fordon med pneumatiskt bromssystem.

Transportstyrelsen har därutöver för avsikt att i föreskrifterna införa gränsvärden för färdbrömsens prestanda och verkan i effektivitet istället för i retardation. Kravnivån är ingen skillnad mot tidigare utan endast en anpassning till hur beräkningen av bromsar på tunga fordon ska utföras efter den 1 januari 2016.

I föreskrifterna behöver också införas kontroll av utmärkning av nödutgångar samt kontroll av att reglage för nödöppning av dörr är lätt tillgänglig och att den fungerar. Skälet till att införa dessa kontrollmoment är för att säkerställa passagerarnas möjlighet att ta sig ur bussen vid en nödsituation och att räddningstjänsten har lätt att se var nödutgångarna finns. Dessutom så finns krav i de internationella rättsakterna, direktivet 2001/85/EG¹ samt i ECE-reglemente 107, på att nödutgångar ska vara märkta på in- och utsida samt att nödutgångsdörr ska kunna öppnas från in- och utsidan när fordonet är stillastående. Det har också vid enstaka kontroller visat sig att reglaget som gör det möjligt att öppna nödutgångsdörren från utsidan ofta har kärvat ihop varför det inte går att öppna dörren med hjälp av reglaget.

4 Vilka möjliga lösningar finns

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen ser inga andra lösningar som inte innebär någon form av reglering för att uppnå ett harmoniserat regelverk och förutsättningar för likvärdig tillämpning vid beslut i olika former av kontroller.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG (EGT L 042, 13.2.2002, p.1)

4.2 Regleringsalternativ

4.2.1 Alternativ 1 + 2

Transportstyrelsens föreslår att föreskrifterna ändras, i huvudsak för att få tillstånd en enhetligare tillämpning av föreskrifterna. Dessutom så ska föreskrifterna vara uppdaterade och harmoniserade med föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan så att de ger rätt förutsättningar vid kontrollbesiktning av tunga fordon främst med avseende på bromsprov på tunga fordon med pneumatiskt bromssystem.

I övrigt är föreskriftsförslaget till stora delar en anpassning till gällande kravnivåer inom EU vad gäller EG-direktiv och ECE-reglementen. Inga skärpta krav införs än de som redan är reglerade och införda i nationell reglering, men vissa detaljer har ingen egen position (kod bestående av 1 – 4 siffror som identifierar enskilda komponenter och detaljer) som gör det möjligt att följa upp hur underkännandet är på dessa detaljer. De förslag som finns vad gäller reglage för nödöppning av dörr och utmärkning av nödutgångar är sådant som fordonen redan ska vara utrustade med när de registrerades första gången oavsett vilket land inom EU som fordonet registrerades i. Ovanstående detaljer är enligt 3 kap. 14 § fordonsförordningens (2009:211) ägaren av ett fordon i bruk skyldig att underhålla och sköta det så det är i föreskrivet skick, så kontrollen är bara ett sätt att säkerställa att kraven fortfarande är uppfyllda.

Förslagen beskrivs närmare i det följande och den alternativa regleringen (alternativ 2) är i huvudsak att inte ändra nuvarande reglering.

Införa definitioner på bromskraft, effektivitet och tyngdkraft.

Alternativ 1

- Införa definitioner på bromskraft, effektivitet och tyngdkraft

Kommentar: Införandet av definitioner på bromskraft, effektivitet och tyngdkraft är viktigt för att få en förståelse vad dessa värden står för vid införandet av nytt utförande på bromsprovet för tunga fordon.

Alternativ 2

- Att inte inför definitioner på bromskraft, effektivitet och tyngdkraft

Kommentar: Att inte införa dessa definitioner är inget alternativ eftersom de måste harmonisera med föreskriften i övrigt.

Garanterat tryck

Alternativ 1

- Ändring av definitionen på *garanterat tryck*

Kommentar: Den tekniska utvecklingen på fordon är under ständig utveckling och fordonens bromssystem är inget undantag. Därför är de värden vad gäller det garanterade trycket som används vid beräkning idag av bromsarnas prestanda vid totalvikt, framför allt på släpvagnar, inte i överensstämmelse med vad många släpvagnar har idag. Transportstyrelsen vill därför med förslaget ge möjlighet att använda ett högre garanterat tryck vid beräkningen på släpvagnar från en viss årsmodell.

Alternativ 2

- Att inte ändra i definitionen på dagens uppgift om garanterat tryck

Kommentar: Om ingen förändring införs på värdet för garanterat tryck innebär det att framför allt flera släpvagnar riskerar att underkännas på felaktiga grunder vid kontroll och beräkning av bromsarnas effektivitet på fordonet.

Ändringar i bromsprotokollet

Alternativ 1

- Införande av uppgift på effektivitet samt ta bort uppgift på starttryck i bromsprotokollet

Kommentar: Att införa uppgift på effektivitet och att ta bort uppgift på starttryck på bromsprotokollet som ska utfärdas vid en kontrollbesiktning av ett fordon med pneumatiska bromsar innebär en nödvändig anpassning till styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan så att föreskrifterna blir harmoniserade.

Alternativ 2

- Att inte ändra på uppgifter i bromsprotokollet

Kommentar: Om inga förändringar görs i bromsprotokollet kommer inte protokollet ange de verkliga uppgifter som bromskontrollen innehåller efter den 1 januari 2016.

Bromsars prestanda och verkan

Alternativ 1

- Gränsvärden på färdbrömsars prestanda och verkan

Kommentar: Det föreslås att gränsvärden för bromsars prestanda och verkan anges i procent för bromsprov som utförs i bromsprovare införs i föreskriften. Dagens värden i m/s^2 finns kvar som ett värde vid alternativ bromskontroll. Gränsvärdena införs eftersom de förändringar som införs i

beräkningarna vid bromsprov på tunga fordon genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan, anger att total bromskraft ska anges i effektivitet (%) istället för i retardation (m/s^2). Detta innebär ingen förändring i kravnivån utan enbart ett sätt att uttrycka bromsarnas prestanda. Värdena angivna i effektivitet stämmer även väl stämmer överens med de värden som finns i direktivet 2014/45/EG², som ska tillämpas fullt ut från och med den 20 maj 2018.

Dessutom så införs ett förtydligande när ett underkännande kan meddelas om bromskontrollen av ett fordonets retardation utförts genom ett retardationsprov på väg. Förändringen införs på grund av att föreskriften inte är tillräckligt tydlig på vilket underlag som erfordras vid bromskontroll på väg för att kunna göra en rimlig bedömning om fordonets retardationsförmåga och i de fall ett underkännande ska meddelas.

Utöver detta så utförs några redaktionella ändringar i punkt 4.2.1 samt att startryck tas bort i punkt 4.2.2.2. i föreskriften

Alternativ 2

- Att inte införa några förändringar

Kommentar: Om inte förändringarna införs i föreskrifterna så kommer inte föreskrifterna medge att rätt bromskontroll kan utföras.

Funktionskontroll klämskydd.

- Nya mått för funktionskontrollen av klämskydd på dörrar

Kommentar: Transportstyrelsen konstaterar att de mått i föreskrifterna om kontrollbesiktning som gäller idag för funktionskontroll av klämskydd på dörrar inte stämmer överens med de mått som gäller i det upphävda EG-direktivet 2001/85/EG (det så kallade "bussdirektivet") samt i ECE-reglemente 107. Kontrollen avser endast buss i yrkesmässig trafik och krav att buss som tagits i bruk efter den 13 februari 2004 ska uppfylla direktivets krav eller ECE-reglemente 107 finns i 39 kap. 6 § TSFS 2013:63 samt i Bilaga 1 punkt 52 TSFS 2010:2. Detta kan medföra att fordon som är typgodkända i enlighet med EG-direktivet alternativt ECE-reglementet inte godkänns vid en besiktning eller kontroll på väg på grund av att mätpunkterna skiljer mellan de båda regelverken. Transportstyrelsen vill därför ändra måtten i föreskrifter så att de stämmer överens med de mått som anges i EG-direktivet respektive ECE-reglementet. Transportstyrelsen

² 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

gör även bedömningen att detta inte kommer att inverka negativt på trafiksäkerheten i annat fall än om busstillverkaren avsiktligt underlåtit att förse även den nedre delen med klämskydd. Om busstillverkare ska tvingas till att förse hela dörrlisten med klämskydd behöver ECE-reglemente 107 ändras.

Alternativ 2

- Att ingen förändring av måtten görs i föreskriften

Kommentar: Om inga förändringar görs kan fordon bli underkända vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion, trots att de uppfyller kraven vid typgodkännandet. Det skulle också medföra att vissa bussar behöver byggas om för att uppfylla kraven vid kontrollbesiktning eller vid flygande inspektion. Detta stämmer i så fall inte med den fria rörligheten på varor inom EU.

Innerbelysning.

Alternativ 1

- Innerbelysning delvis ur funktion uttrycks så att minst 25 % av belysningarna ska vara ur funktion innan man bedömer och ger anmärkning på området.

Kommentar: Förslaget innebär att det ska bli enklare för besiktningsteknikern vid besiktning eller för polisman, bilinspektör vid kontroll på väg att konstatera om en anmärkning ska anges för fordonet. Skälet till att Transportstyrelsen valt att införa att ange en procentsats är för att bussar av alla storlekar har så olika antal belysningsanordningar att det är svårt att ange ett direkt antal som motsvarar delvis ur funktion. Dessutom gör Transportstyrelsen den bedömningen att 75 % av fungerande belysningsanordningar bör vara tillräckligt för att passagerare säkert kan förflytta sig i bussen.

Alternativ 2

- Ingen förändring införs för innerbelysning delvis ur funktion.

Kommentar: Om ingen förändring införs mot dagens krav innebär att vissa kommer att underkänna en buss om t.ex. två lampor av 20 är ur funktion, medan nästa bedömer att gränser går vid 10 lampor ur funktion.

Oljebemängd motor.

Alternativ 1

- Kontrollen av oljebemängd motor under ”Brandskyddskontroll av buss” förtydligas.

Kommentar: Genom att införa ett förtydligande på vad som avses med kontrollen oljebemängd motor under ”Brandskyddskontroll av buss”, gör Transportstyrelsen bedömningen att det blir lättare vid besiktning eller kontroll på väg att göra en enhetligare bedömning. Bedömning ska grundas med avseende på brandrisk i förhållande till motorplacering, oljans utbredning och avstånd till heta motordelar.

Alternativ 2

- Inför bedömningsnivån påtagligt i kontrollen av oljebemängd motor under ”brandskyddskontroll av buss”.

Kommentar: Transportstyrelsen har övervägt att föra in bedömningen påtagligt oljebemängd istället för något oljebemängd under brandskyddskontroll av buss men tror att det skulle skapa större spridning i bedömningar vid kontrollbesiktning eller flygande inspektion.

Tydligöra i föreskriften med specifika positioner för komponenterna utmärkning av nödutgång och nödöppningsreglage.

Alternativ 1

- Nödutgång – kontroll av att nödutgångar är utmärkta på bussar från och med årsmodell 2005

Kommentar: I kontroll av nödutgång ingår ett antal detaljer och Transportstyrelsen öppnar nu upp för att utmärkning av nödutgång ska ha en egen position för att på så sätt vara spårbar i besiktningsutfallet. Kontrollen föreslås ha bedömningen 2x vilket innebär att fordonet är underkänt men att fordonsägaren själv kan avhjälpa felet utan krav på efterkontroll hos besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad. Kravet på att nödutgångar ska vara utmärkta finns redan när bussarna första gången registreras och tas i bruk från den 13 februari 2004.

Alternativ 2

- Att inte införa någon specifik position för utmärkning av nödutgång.

Kommentar: Om ingen specifik position införs på kontroll av att nödutgångar på bussar är utmärkta-, är inte underkännandefrekvensen spårbar i vägtrafikregistret för besiktningsföretag, polis, ackrediterade verkstäder och Transportstyrelsen. Om dekalen saknas kommer bussen att underkännas med bedömningen 2 vilket innebär att bussen måste återkomma på en ny kontroll eller repareras och provas vid en ackrediterad verkstad.

Alternativ 1

- Nödöppningsreglage – saknar möjlighet att fungera på buss från och med årsmodell 2005

Kommentar: I kontroll av nödutgång ingår ett antal detaljer och Transportstyrelsen öppnar nu upp för att nödöppningsreglage ska ha en egen position för att på så sätt vara spårbar i besiktningsutfallet. Att nödöppningsreglaget på bussens dörr fungerar och är åtkomligt från utsidan är en förutsättning vid en eventuell nödsituation för passagerarnas säkerhet. Därför anser Transportstyrelsen att det är viktigt att nödöppningsreglagets funktion kontrolleras vid kontrollbesiktning. Kontrollen föreslås ha bedömningen 2x vilket innebär att fordonet är underkänt men att fordonsägaren själv kan avhjälpa felet utan krav på efterkontroll hos besiktningsorgan eller ackrediterad verkstad. Kravet på nödöppningsreglage finns när bussarna första gången registreras och tas i bruk från den 13 februari 2004.

Alternativ 2

- Att inte kontrollera funktionen nödöppningsreglage

Kommentar: Om ingen egen position införs på kontroll av funktionen på nödöppningsreglage, är inte underkännandefrekvensen spårbar i vägtrafikregistret för besiktningsföretag, polis, ackrediterade verkstäder och Transportstyrelsen. Bussen kommer även att underkännas med bedömningen 2 vilket innebär att bussen måste återkomma på en ny kontroll eller repareras och provas vid en ackrediterad verkstad.

Kontroller som utgår

Kontrollerna om starttryck föreslås utgå ur föreskrifterna som en följd av att krav på mätning av starttryck tas bort från Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan. Därför behöver heller inte starttryck noteras på bromsprotokollet varför detta krav också föreslås utgå ur föreskrifterna.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

- 5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Alternativ 1

Besiktningsorgan och ackrediterade verkstäder påverkas av ändringarna i föreskrifterna. Besiktningsorgan som närmast berörs är de organ som är

ackrediterade för fordonskategori 1 och/eller 2 enligt 4 kap. 2a § fordonslagen (2002:574). För närvarande är det tio besiktningsorgan som är ackrediterade för dessa fordonskategorier och organen varierar i storlek från en besiktningsstation till ca 60 besiktningsstationer. Antalet besiktningstekniker på samtliga besiktningsorgan med behörighet att utföra besiktning är ca 2000 varav ca 500 av dessa har behörighet att besiktiga tunga fordon.

Verkstäder som berörs av ändringarna är de som är ackrediterade för att reparera och prova fordon enligt 6 kap. 17 § fordonsförordningen (2009:211). För närvarande finns det 313 verkstäder som är ackrediterade för att reparera och prova tunga fordon och är de som närmast berörs av ändringarna.

Bussbranschen kommer att påverkas initialt genom att kontrollen av nödöppningsreglage och utmärkning av nödutgång sannolikt kommer att öka i och med att komponenterna får specifika positioner.

Transportstyrelsen har ingen uppfattning om hur många fordon som kan beröras av att inte uppfylla kraven men eftersom kraven redan finns i EG-direktiv och ECE-reglementen, som redan genomförts i nationell lagstiftning, så anser Transportstyrelsen att kontrollen är befogad.

Transportstyrelsen ser en risk med att om många bussar inte uppfyller kraven på exempelvis reglaget till nödutgångsdörr att det så kan det bli en reservdelsbrist men att Transportstyrelsen kommer att följa utvecklingen noggrant.

Alternativ 2

Om endast små eller inga förändringar görs i föreskrifterna så kommer inte besiktningsorganen vid kontrollbesiktning eller polis vid flygande inspektion att påverkas medan vissa företag i bussbranschen även fortsättningsvis måste bygga om bussar för att uppfylla kraven exempelvis för klämskydd på dörrar.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader

Alternativ 1

De administrativa kostnaderna för att uppdatera system, utbilda personal samt skriva instruktionen är beräknade³ enligt nedan:

Besiktningsorgan:

³ Samtliga beräkningar är gjorda i Tillväxtverkets regelräknare

I besiktningsorganens administrativa kostnader ingår vissa delar redan i den förändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och som finns beskrivna i den konsekvensutredningen som tillhör den föreskriftsförändringen. I övrigt så beräknas besiktningsorganen och ackrediterade verkstäder få följande administrativa kostnader för övriga förändringar i föreskrifterna.

Beräkningen grundas på följande för besiktningsorganen:

- uppdatering av instruktioner sker en gång och med en timkostnad på 400 kr samt att den utförs av en person på 4 tim,
- utbildning personal (2000 st) sker en gång och med en timkostnad på 300 kr samt att utbildningen tar ½ timme,
- uppdatering av system sker en gång med en timkostnad på 1200 kr och beräknad tid 40 tim. Arbetet utförs av två personer.

| Moment | Antal | Kostnad | Anmärkning |
|--|---------------|-------------------------|---------------------------|
| Beskrivning av nya rutiner och instruktioner | 8 x 4 tim | 48 000 kr | För alla besiktningsorgan |
| Utbildningsinsats | 2000 x 30 min | 300 000 kr ⁴ | För alla besiktningsorgan |
| Uppdatering av system | 2 x 40 tim | 768 000 kr ⁵ | För alla besiktningsorgan |

ackrediterade verkstäder:

Beräkningen grundas på följande för ackrediterade verkstäder:

- uppdatering av instruktioner sker en gång och med en timkostnad på 450 kr samt att den utförs av en person på 2 tim,
- utbildning personal (616 st⁶) sker en gång och med en timkostnad på 400 kr samt att utbildningen tar ½ timme,
- uppdatering av system sker en gång med en timkostnad på 1200 kr och beräknad tid 10 tim. Arbetet utförs av en person.

⁴ Kostnaden varierar mellan besiktningsorganen beroende på hur många besiktningstekniker organet har.

⁵ Genomsnittskostnaden är 96 000 kr. Kostnaden kan se olika ut för varje besiktningsföretag beroende på hur stora de är samt hur komplexa IT-systemen är.

⁶ Genomsnitt två mekaniker per verkstad

| Moment | Antal | Kostnad | Anmärkning |
|---|--------------|--|-------------------------|
| Beskrivning av nya rutiner och instruktioner | 313 x 2 tim | 313 x 450 = 2 817 000 kr ⁷ | För samtliga verkstäder |
| Utbildning personal | 616 x 30 min | 125 200 kr ⁸ | För samtliga verkstäder |
| Uppdatering av eventuell uppdatering av bromsprovare och system | 313 x 10 tim | 3 756 000 ⁹ | För samtliga verkstäder |

Bussbranschen

Beräkningen grundas på följande för bussbranschens ca 400 medlemsföretag, vara ca 50 beräknas ha egna verkstäder:

- uppdatering av instruktioner sker en gång och med en timkostnad på 450 kr samt att den utförs av en person på 2 tim,
- utbildning personal sker en gång och med en timkostnad på 400 kr samt att utbildningen tar ½ timme,

| Moment | Antal | Kostnad | Anmärkning |
|--|--------------|--|--------------------------|
| Beskrivning av nya rutiner och instruktioner | 50 x 2 tim | 100 x 450 = 45 000 kr ¹⁰ | För samtliga bussföretag |
| Utbildning personal | 100 x 30 min | 100 x 30 x 450 = 22 500kr ¹¹ | För samtliga bussföretag |

⁷ Genomsnittskostnaden per verkstad 9 000 kr

⁸ Genomsnitt per verkstad 400 kr

⁹ Genomsnittskostnaden per verkstad 12 000 kr

¹⁰ Genomsnittskostnaden per bussföretag 900 kr

¹¹ Genomsnitt per bussföretag för utbildning av 2 personer 450 kr

Alternativ 2

Varken besiktningsorgan, ackrediterade verkstäder eller bussbranschen skulle få några administrativa kostnader i detta alternativ.

- 5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta

Alternativ 1

Transportstyrelsen ser inte att förslaget skulle påverka investeringar, personalstyrka, öppettider, inkomstbortfall o.s.v. än de som tidigare redovisats i administrativa kostnader.

Alternativ 2

Transportstyrelsen ser inte att förslaget skulle påverka investeringar, personalstyrka, öppettider, inkomstbortfall o.s.v.

- 5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Alternativ 1

Förslagen innebär ingen skillnad i konkurrensförhållanden.

Alternativ 2

Förslagen innebär ingen skillnad i konkurrensförhållanden.

- 5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Alternativ 1

Inga särskilda åtgärder behövs för att säkerställa att särskild hänsyn tas till små företag.

Alternativ 2

Inga särskilda åtgärder behövs för att säkerställa att särskild hänsyn tas till små företag.

- 5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Alternativ 1

Ingen övrig påverkan finns för de berörda företagen med anledning av föreskriftsförslaget.

Alternativ 2

Ingen övrig påverkan finns för de berörda företagen med anledning av föreskriftsförslaget.

5.2 Konsumenter**5.2.1 Alternativ 1**

Transportstyrelsen ser inte att de föreslagna föreskrifterna skulle påverka konsumenterna, i detta fall främst buss- och lastbilsåkerier, på något negativt sett. Förändringarna bör ge positiva effekter för dessa konsumenter. Besiktningmarknaden är omreglerad vilket innebär att besiktningföretagen sätter sina priser på besiktningar men Transportstyrelsen ser inte att de förändringar som föreslås skulle förändra priset i någon större utsträckning.

För konsumenter i andra led det vill säga transportköpare eller bussresenärer så kommer förändringarna vara knappt märkbara eller enbart vara positiva.

5.2.2 Alternativ 2

Transportstyrelsen ser inte att de föreslagna föreskrifterna skulle påverka konsumenterna alls, om alternativ 2 (inga eller endast mindre förändringar) skulle väljas istället för alternativ 1.

5.3 Statens finanser**5.3.1 Alternativ 1**

Statens finanser påverkas inte av de föreslagna förändringarna.

5.3.2 Alternativ 2

Statens finanser påverkas inte av de föreslagna förändringarna.

5.4 Samhället i övrigt**5.4.1 Alternativ 1**

Förslaget till föreskriftsförändringen ger inga externa effekter.

5.4.2 Alternativ 2

Förslaget till föreskriftsförändringen ger inga externa effekter.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**5.5.1 Alternativ 1**

Polismyndigheten

Polismyndigheten berörs genom de flygande inspektioner som genomförs enligt 2 kap. 10 § fordonslagen (2002:574) påverkas av föreskriftsförslaget. Det är ca 370 poliser och bilinspektörer som är utbildade för flygande inspektion.

| Moment | Antal | Kostnad | Anmärkning |
|--|--|--|------------|
| Beskrivning av nya rutiner, uppdatering av data system och instruktioner | Beräknas ta ca en halv dag att uppdatera och driftsätta. | Kostnader för uppdatering av system och instruktioner ingår i polisens förvaltning ¹² | |

5.5.2 Alternativ 2

Polismyndigheten skulle inte påverkas i detta alternativ.

¹² Enligt uppgift från polismyndigheten

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

5.6.1 Alternativ 1

| Berörd aktör | Värderade effekter/ prissatta konsekvenser | Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser | | Total bedömning/ kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | Nettoeffekt i tkr | Fördelar | |
| Företag | + ¹³ | | Likvärdiga bedömningar oavsett besiktningsorgan eller vid kontroll på väg | Det är svårt att sätta en nettoeffekt i kronor beroende på fordonens skick vid besiktningen |
| Konsumenter | + | | Enhetligare och bättre kvalitet på besiktningarna | Med konsumenter i detta fall menas vanliga medborgare. |
| Statens finanser | ± 0 | | | Statens finanser påverkas inte i fråga om skatter, avgifter o.s.v. |
| Samhället i övrigt | + | | | Samhället får et harmoniserat regelverk |
| Myndigheter och andra offentliga organ | ± 0 | | | Myndigheter påverkas inte i så stora delar av föreskriftsförslaget |
| Totalt | + | | Likvärdiga kontroller/ Besiktningar | |

5.6.2 Alternativ 2

| Berörd aktör | Värderade effekter/prissatta konsekvenser | Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser | | Total bedömning/ kommentar |
|-------------------------|---|---|----------|--|
| | | Nettoeffekt i tkr | Fördelar | |
| Företag | - | | | Släpvagnar och bussar riskerar fortsättningsvis att bli felaktigt underkända |
| Konsumenter | - | | | Passagerare riskerar att inte veta var nödutgångar finns belägna i bussar |
| Statens finanser | ± 0 | | | |

¹³ + anger ett positivt värde och – anger ett negativt värde

| | | | | |
|--|-----|--|--|--|
| Samhället i övrigt | ± 0 | | | |
| Myndigheter och andra offentliga organ | ± 0 | | | |
| Totalt | - | | | Inga harmoniserade regler, risker för felaktiga beslut, risker vid eventuella nödsituationer |

6 Fördelningsanalys

6.1 Alternativ 1

Förslaget är fördelningsmässigt neutralt och får inga skilda effekter av betydelse för olika grupper av medborgare, olika ålders- och inkomstgrupper eller för olika delar av landet.

6.2 Alternativ 2

Ingen förändring mot dagens läge. Föreskriften påverkar inte några särskilda grupper av medborgare.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Alternativ 1

7.1.1 Funktionsmålet

Funktionsmålet innebär följande. 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. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Förslaget bedöms inte påverka detta mål.

7.1.2 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet innebär följande. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Förslaget bedöms påverka måluppfyllelsen positivt, eftersom förändringarna bör leda till bättre kontroller och besiktningar.

7.2 Alternativ 2

7.2.1 Funktionsmålet

Ingen förändring mot dagens läge.

7.2.2 Hänsynsmålet

Ingen förändring mot dagens läge.

8 Vad är förslaget

Mot bakgrund av vad som framkommit i tidigare analyser under rubrikerna 5-7 föreslås de ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning som framgår av bilagan till konsekvensutredningen.

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

Direktivet 2009/40/EG, som upphävs genom direktivet 2014/45/EU och upphör att gälla 20 maj 2018, anger de minimikrav som medlemsstaterna måste uppfylla när det gäller kontrollbesiktning av personbilar, lastbilar, bussar och tunga släpvagnar. Bilaga 1 till direktivet anger vilka fordonskategorier som ska kontrolleras och med vilken periodicitet. Bilaga 2 anger vilka komponenter som är obligatoriska vid en sådan kontroll. Dessa minimikrav och krav genom ändringsdirektiv har genomförts i fordonsförordningen (2009:211) samt föreskrifter meddelade med stöd av den. Direktivet medger dock att medlemsstaterna får ställa ytterligare krav och det finns komponenter som ingår i den svenska kontrollbesiktningen och som går utöver den förteckning som anges i bilaga 2 till direktiv 2009/40/EG. Ett exempel på detta är den svenska brandskyddskontrollen av bussar.

Förslaget till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:84) om kontrollbesiktning innehåller inga nya krav som fordon inte redan idag ska uppfylla och som ska kontrolleras vid besiktning. Förslaget innehåller heller inga andra krav som inte tidigare är reglerade inom EU. Förslaget bedöms även i övrigt överensstämma med de skyldigheter som Sverige ska följa.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser

Tidpunkten för ikraftträdande bör sättas till den 1 januari 2016 för att synkroniseras med ändringen av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan så att föreskrifterna harmonierar med varandra.

Inga speciella informationsinsatser erfordras utöver remissförfarandet.

**11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens
beslutanderätt på**

8 kap. 16 § 2 och 3 fordonsförordningen (2009:211).

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

Johan Gille

Telefon: 010 495 75 41; e-post johan.gille@transportstyrelsen.se

Mats Hjälms

Telefon: 010 495 556 56; e-post mats.hjalm@transportstyrelsen.se