

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar över EU-kommissionens förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen, men avstyrker vissa delar då de förefaller vara en alltför långtgående reglering i förhållande till nytta och kostnad samt har följande synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Direktiv 2014/45/EU om besiktning

Artikel 2

Transportstyrelsen tillstyrker att direktivet nu ska omfatta obligatorisk besiktning av motorcyklar över 125 cc samt traktorer som går fortare än 40 km/h.

Artikel 3

Transportstyrelsen tillstyrker tillägg av definition för uppkopplat fordon samt tidsbegränsat certifikat för trafiksäkerhetsprovning.

Artikel 4

Transportstyrelsen tillstyrker att medlemsstater måste erkänna besiktningar av personbilar utförda i andra medlemsstater än den medlemsstat där fordonet är registrerat som giltiga i minst 6 månader, men de kan även vara giltiga längre om medlemsstaten så önskar.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak att kontrollbesiktningar i hög grad ska vara harmoniserade och en besiktning från en medlemsstat bör kunna accepteras som likvärdig endera för ömsesidigt erkännande eller i vart fall för erkännande av andra medlemsstater. Förslaget om erkännande av andra medlemsstaters besiktning är begränsat till personbil. Andra fordonskategorier används sannolikt längre tid i andra medlemsstater,

exempelvis motorcyklar och tunga fordon, varför vi anser att förslaget skulle kunna omfatta fler fordonskategorier.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget att kommissionen ska ge ut genomförandeakter om relevant teknisk information som fordonstillverkare ska förse myndigheter med, men har följande synpunkter. Transportstyrelsen avstyrker förslaget att myndigheter ska förmedla information från tillverkare. Förmedling av teknisk information kan ske direkt till besiktningsorgan enligt nuvarande förordning 2019/621/EU. Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att information om avläsning av diagnostiska felkoder ska ingå. Dessa koder registreras i fordons diagnostiksystem när problem uppstår men besiktningen ska baseras på och bedömas utifrån ett fordon status vid kontrolltillfället och inte baserat på historiska brister.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget avseende att införa krav i denna reglering på registrering av mätarställning i samband med service och reparation av fordon. Huvudskälet är att denna reglering berör medlemsstaters skyldigheter att införa krav riktade till besiktningsorgan eller i vart fall primärt för besiktning även om vissa moment utförs av verkstäder. Regleringen omfattar inte verkstäders hantering av fordon som genomgår service eller reparation som inte berör besiktning.

Transportstyrelsen avstyrker krav på att fordonstillverkare var tredje månad ska redovisa mätarställning på uppkopplade fordon. För närvarande finns ingen specifik reglering, krav på eller definition av vad uppkopplade fordon är. Det är med andra ord osäkert vad som menas med uppkopplade fordon och i och med det osäkert vilka fordon som ska omfattas av krav på redovisning av mätarställning.

Artikel 5

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget i artikeln vad avser krav på att göra en besiktning efter att fordon ändrats när detta upptäcks vid besiktning, men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen avstyrker förslagen om krav på besiktning var 12:e månad för fordon som är äldre än 10 år samt årlig miljökontroll av lätta lastbilar. En sjunkande stadig statistisk trend av underkännande vid besiktning gör gällande att direktivets besiktningsperiod på 24 månader för fordon äldre än 10 år kan behållas och att det för svensk del kan göras en ökning av inställelseperiod från nuvarande 14 månader till direktivets nuvarande 24 månader.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget avseende texten som innebär att flera rekvisit ska uppfyllas för att fordon ska besiktas efter ändringar. Ordet ”and” bör ersättas med ”or” så att fordon ska genomgå besiktning oavsett om trafiksäkerhet, miljö eller komponenter ändrats.

Transportstyrelsen föreslår att artikel 5.3 ändras så att det är tydligt att kravet på att göra en ny besiktning gäller när ändringar av fordon upptäcks

vid besiktning. Kravet i artikel 5.3 ser enligt nuvarande utformning ut att vara riktat mot fordonsägaren och dennes skyldighet att låta fordon genomgå besiktning efter att de ändrats. Detta står i kontrast mot omfattningen av direktivet och skyldigheterna i artikel 4 som riktar sig till medlemsstaternas skyldighet att införa en periodisk besiktning som omfattar minst de kontroller som direktivet omfattar. Enligt 4 kap. 20 § fordonsförordningen har en fordonsägare i Sverige skyldighet att inställa fordon för registreringsbesiktning om de ändrats, om än med vissa undantag enligt förordningen samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:54) om undantag från kravet på registreringsbesiktning av ett ändrat fordon.

Artikel 6

Transportstyrelsen tillstyrker att definitionen av vilka motorcyklar som omfattas av krav på besiktning utökas till att även inkludera elmotorcyklar. Transportstyrelsen tillstyrker att medlemsstater får besluta att fordon som genomgått en kontroll av buller eller emissioner vid flygande inspektion ska slippa en sådan vid ordinarie besiktning.

Artikel 8

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen att medlemsstater ska utfärda elektroniska certifikat för trafiksäkerhetsintyg i enlighet med EU-förordning 910/2014. Dessa certifikat ska kunna verifieras och medlemsstater ska informera kommissionen om giltiga utfärdare av dessa intyg. I förslaget finns även en skyldighet att kunna fortsätta utfärda skriftliga intyg. En övergång till digital hantering är i linje med vad Transportstyrelsen har som målsättning.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget att det utskrivna certifikatet ska kunna verifieras digitalt genom exempelvis en QR-kod eller streckkod, men lämnar följande synpunkt. Kommissionen föreslår att den ska få bemyndigande att ge ut genomförandeakter innehållande mer detaljer och krav avseende just verifiering av certifikat mm. Det är otydligt om en giltig besiktning istället får verifieras genom information på myndighetens hemsida eller e-tjänst istället för att behöva redovisa hur samtliga giltiga certifikat, som utfärdats i landet, ser ut och hur äktheten av dessa kan verifieras.

Artikel 9

Transportstyrelsen tillstyrker den del i artikelns sista stycke om att manipulering ska anses vara en större eller farlig brist. Transportstyrelsen avstyrker dock förslaget vad avser införande av straff eller böter vid besiktning då ändring av fordonets komponenter, avgasrening, ljuddämpare, säkerhetsrelaterade system och mätarställning har skett, av flera skäl. Förslaget går enligt vår bedömning för långt genom att modifiering av alla komponenter "any components" ska betraktas som en brist och vara straffbara jämfört med nuvarande svenska reglering som tillåter vissa ändringar av komponenter eller utrustning. Myndigheten har även föreskrifter om utbyte av utrustning som är undantagen från krav på registrering.

Kontrollbesiktningens huvudsyfte är att hjälpa fordonsägare att behålla fordon i föreskrivet skick genom att upptäcka brister samt kontrollera dessa efter åtgärd för att fordonen därefter ska kunna användas. Besiktningsorganen saknar möjlighet att utfärda straffsanktioner, varför denna reglering passar bättre i direktiv 2014/47/EU där kontroller utförs genom myndighetsutövning med möjlighet att ge straffsanktioner. Förslaget om att böter ska vara avskräckande är ett bra tillägg till befintlig reglering.

Transportstyrelsen bedömer att, i likhet med kravet i artikel 5, förslaget går utöver syfte, mandat och den skyldighet för medlemsstater som beskrivs i artikel 4 i direktivet.

Artikel 16

Transportstyrelsen tillstyrker att kommissionen genom en kommande genomförandeakt ska beskriva mer detaljerat hur informationen mellan medlemsstater ska gå till, men vill ha möjlighet att lämna synpunkter på hur detaljerade krav ska utformas.

Artikel 17

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget i artikeln om att inkludera artikel 6 i de artiklar som kommissionen får ge ut delegerade akter om. Det under förutsättning att typgodkännaderegleringen ändras avseende kategorier av fordon som typgodkänns.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att kommissionen ska få ge ut delegerade akter om framtida miljökontroller avseende metoder och gränsvärden för partikelantalsmätning och kväveoxidmätning av bensindrivna bilar samt kväveoxidmätning av dieseldrivna bilar. Vilka fordon som ska omfattas av nya miljökontroller, vilka metoder och gränsvärden som ska gälla vid kontroll är mycket viktiga frågor och regleringen kan få stora konsekvenser för fordonsägare och bör av den anledningen utformas som genomförandeakter.

Artikel 20

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om komplettering av kommissionens skyldighet att rapportera till rådet och EU-parlamentet nu även ska omfatta besiktning av motorcyklar och medlemsstaters erkännande av tillfälliga besiktningar utförda i andra medlemsstater.

Artikel 22

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om att giltighetstid för trafiksäkerhetsbevis, som förfallit eller riskerar att förfalla, kan förlängas i händelse av kris. Det är dock oklart om förlängning bara ska kunna göras för fordon där ett giltigt trafiksäkerhetsbevis förfallit under kristiden eller även för fordon där beviset förfallit tidigare eller för länge sedan.

Bilaga 1 till 2014/45

Punkt 2

Transportstyrelsen tillstyrker skapande av nytt område för kontroll av elektroniska säkerhetssystem avseende att kontroll bör utföras genom systemens omborddiagnosfunktion och om dessa i så fall varnar för fel i systemen.

Transportstyrelsen avstyrker övriga kontroller avseende systemens mjukvaruversioner, ingående komponenter och funktionskontroller. Enligt förslaget ska det göras en kontroll av systemens mjukvara. Att dessa har rätt mjukvara och att den är uppdaterad. Det ska även göras en kontroll av att samtliga komponenter finns och det ska genomföras funktionstester av system. Många system är nödsystem och dessa kontroller, mjukvara, komponenter och funktion, bedöms vara svåra att utföra och för omfattande.

Punkt 3

Inledningen av punkt 3

Transportstyrelsen avstyrker förslaget i punkt 3.

Kontrollerna avviker från det Transportstyrelsen uppfattar är det huvudsakliga syftet med besiktning. Kontroller ska vara enkla, effektiva och genomförbara samt kunna utföras så att de inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål. Särskilt viktigt är kontroller av komplicerade eller svårtillgängliga system som fordonsägare svårigen kan upptäcka själv. På flera områden i förslaget hänvisas till fordonets egna diagnossystem, så kallade MIL, (malfunction indication lamp) som redan informerar fordonsägare om brister som till exempel status och funktion hos ett flertal system varför en periodisk kontroll av dessa inte är nödvändig och inte heller effektiv då bristen behöver åtgärdas snarast. I punkten 3 beskrivs under a, b, c, och d de kriterier som ska tillämpas vid kontroll av elektroniska system.

I a beskrivs att kontroll ska göras av given design, "attachment number" specificerade kretsar och märkningar. Denna kontroll bedöms för långtgående och svår att genomföra. I a beskrivs även kontroll av giltig mjukvara. Begreppet giltig mjukvara är komplicerat och Transportstyrelsen anser att den mjukvara fordonet hade vid typgodkännande och ibruktagande är giltig om inte fordonstillverkare väljer att återkalla mjukvaruversionen genom återkallelseförfarande på grund av trafikfarlig brist. Ordinarie uppdateringar kan inte anses obligatoriska.

I b beskrivs att kontrollen ska omfatta skador, korrosion, åldrande, fastsättning, funktion, samt om felvarning indikeras via felvarningslampa (MIL) eller genom omborddiagnosystem. Många system och komponenter är svåra att komma åt och svåra att bedöma om de har rätt funktion eftersom de bara fungerar i nödsituationer eller andra extrema körsituationer som troligtvis inte kan framkallas vid besiktning. En av punkterna som ska kontrolleras kallas "readiness" vilket innebär att systemet ska, efter viss

körning, genomfört ett antal självtester och satt systemet i readiness mode för att kontroll ska kunna genomföras. Denna kontroll fungerar inte om fordonet endast körts kortare sträcka efter reparation, efter nollställning eller annars används på ett sätt så att alla delmoment i självtester inte kan utföras men det innebär inte att systemen inte fungerar. Transportstyrelsens bedömning är att det är orimligt att fordon ska underkännas för att samtliga självtester inte kan genomföras trots att det inte finns konstaterade fel.

I c beskrivs att systemens spakar, pedaler omkopplare eller anordningar som initierar en funktion och elektroniskt styrda system och komponenter ska kontrolleras, om de fungerar korrekt i avseende timing och funktion. Många system som är uppräknade i område 10 är aktiva krocksystem som ska hindra eller lindra skador på förare, passagerare eller fotgängare och även funktion av dessa ska kontrolleras, vilket förefaller mycket svårt då funktion av dessa system initieras endast vid krock.

I d beskrivs att kontroll av prestanda mot överensstämmelse med specificerade gränsvärden kan inkludera beräkningar i följande fall:

Testning av bromsar i en rullbromsprovare och beräkning av effektivitet där det inom parantes nämns att referensbromskrafter ska användas där det är möjligt men i kraven skall tester göras enligt den internationella standarden ISO 21069 eller likvärdig metod. I standarden nämns kontroll genom referensvärden men detta är inte obligatoriskt. Texten inom parantes bör tas bort för att behålla ett funktionsbaserat krav som kan uppfyllas på likvärdigt sätt.

I samma punkt beskrivs begreppet ePTI och en standard, ISO 20730-3:2021, för den kontroll som kan göras av elektroniska system. Standarden är relativt ny och inte införd i fordonsreglering för fordonskonstruktion eller typgodkännande av komponenter eller elektroniska system avseende krav på att system ska kunna kontrolleras genom ePTI-besiktning och den nämnda standarden. Fordonstillverkare är med andra ord inte skyldiga att följa standarden och konstruera system så att de kan inspekteras enligt standarden.

Tabell med bedömningsgrunder i bilaga 1

System 1 bromsar

Transportstyrelsen tillstyrker ändringar i system 1 angående bromsar men avstyrker kontrollen av regenerativ bromsförmåga i system 1.7. Den regenerativa ”bromsförmågan” är egentligen inte en del av fordonets bromssystem utan bromskraften genereras av att fordonets elmotor laddar batteriet och denna ”bromsförmåga” kommer att vara beroende av batteriets laddningsstatus. Vid fullt batteri kommer bromsförmågan vara obefintlig eller i vart fall mindre än vid oladdat batteri. En kontroll blir därför svår att utföra och graden av bromsförmåga svår att bedöma.

System 2 styrning

Transportstyrelsen tillstyrker föreslagna ändringar i system 2.

System 4 belysning och elbilar

Transportstyrelsen tillstyrker föreslagna ändringar i system 4, dvs. belysning samt särskilda kontroller av batteri och andra system i elbilar.

System 5 fjädring mm.

Transportstyrelsen tillstyrker föreslagna ändringar i system 5 dvs. tillägg avseende frivillig kontroll av stötdämpare.

System 7 kilometerräknare

Transportstyrelsen avstyrker delvis förslag till ändring av system 7 avseende punkten 7.11. a), kontroll av bilens kilometerräknare och om den uppenbarligen är manipulerad. Även om det kan vara en intressant uppgift för fordonsägaren finns inget enkelt sätt att reparera felet eller återställa mätarställning till den mätarställning som mätaren borde visa. Syftet med besiktning är att fordon ska kunna repareras och därefter godkännas för att fortsättningsvis få användas. Det bedöms inte heller viktigt ur trafiksäkerhetsskäl genom att det i Sverige ska tillämpas samma besiktningsprogram oavsett hur långt ett fordon körts. Kontrollen kan anpassas något i omfattning beroende på fordonets skick men inte beroende på mätarställning.

Transportstyrelsen tillstyrker kontroll av bilars kilometerräknare vad avser 7.11 b) avseende kontroll av funktion hos mätaren eftersom det enkelt kan konstateras vid provkörning om den fungerar eller inte.

System 8 miljökontroll

Transportstyrelsen tillstyrker delvis föreslagna ändringar i system 8.

Transportstyrelsen avstyrker förslag till ändring av punkten 8.1.1 avseende obligatorisk mätning av ljudnivå hos alla motorcyklar med förbränningsmotor. Kravet hänvisar till gränsvärde för ljudnivå vid typgodkännandeprovning vilket inte enkelt kan konstateras vid kontrollbesiktning. Möjligheten att göra subjektiv bedömning bör inte tas bort utan kan fortfarande tillämpas och kravet på mätning ska endast gälla då tekniker anser det nödvändigt.

Transportstyrelsen tillstyrker föreslagna ändringar av punkten 8.2.1 (a)-(h) men inte punkt (i). Om I ska införas bör det endast avse underkännande mot existerande brister och inte äldre brister som finns lagrade i OBM-systemet.

Transportstyrelsen tillstyrker ändringar avseende punkt 8.2.2.2 angående krav på högsta tillåtna CO halt. Transportstyrelsen avstyrker införande av punkt 8.2.2; 8.2.2.1 och 8.2.2.3 avseende kommande mätning av partikelantal och kväveoxider (NO_x) hos bensindrivna bilar i avvaktan på överenskommen reglering angående mätmetod, mätutrustning och gränsvärden. Punkterna hänvisar till metoder och gränsvärden som är under

utveckling och ska definieras i kommande delegerade akter om det är tekniskt möjligt.

Transportstyrelsen tillstyrker förslag om obligatorisk partikelantalsmätning men avstyrker förslag i punkt 8.2.3.1 angående fastställt gränsvärde för mätning av partikelantal till högst 250,000. Tyskland som redan har infört partikelantalsmätning med gränsvärdet 250,000 tillämpar det bara på fordon godkända som EURO 6 och nyare. Men förslaget omfattar obligatorisk mätning även av EURO 5 dvs. äldre fordon. Holland har infört partikelantalsmätning av fordon godkända som EURO 5 och nyare men då med gränsvärdet 1,000,000. Eftersom det föreslagna kravet med partikelantalsmätning är nytt och det finns lite erfarenhet från länder som redan infört mätningar föreslår Transportstyrelsen istället att gränsvärdet för att godkänna fordon vid kontroll ska vara högst 1,000,000 för alla euroklasser. Erfarenhet från de länder som infört kontrollen med partikelantalsmätning visar på en relativt hög andel underkännande på grund av för höga värden. Kostnaden för reparation kan också bli hög då det i många fall inte räcker med att byta partikelfiltret. En renovering eller utbyte av motorn på grund av att den blivit sliten kan behövas, till exempel på grund av att smörjolja passerar kolvringar och förbränns. Kostnaden för reparation kan också överstiga fordonets ekonomiska värde och ägaren kan få svårt att motivera reparation. Värt att komma ihåg att reglerna för typgodkännande tar hänsyn till åldring och att avgasreningens prestanda försämras vid användning och åldring. Ett för strikt gränsvärde vid mätning av partikelantal på äldre fordon kan innebära en retroaktiv kravskärpning jämfört med de krav som ställdes när fordonet var nytt.

Transportstyrelsen avstyrker förslag i punkt 8.2.3.2 om att det även ska göras utläsning av OBD system på fordon där opacitetsmetoden ska användas. Det bör vara upp till medlemsstat att välja den ena eller den andra metoden, inte behöva göra båda testerna.

Transportstyrelsen bedömer att det datum som gäller för fordon som ska undantas från krav på opacitetsmätning bör flyttas fram. Opacitetsmätning görs genom att motorer varvas upp från tomgång till max varvtal 4-6 ggr utan belastning. Testet anses ansträngande för äldre motorer och motorskador var förekommande när testet introducerades. Vid introduktionen av testet, genom direktiv 1996/96/EC, undantogs fordon som var 16 år gamla. Av den anledningen är det rimligt att datum för fordon som kan undantas flyttas fram genom att fordon äldre än exempelvis 20 år undantas från mätning. Utan undantag ska fordon som är upp till 45 år gamla genomgå test om inte nationell reglering anger annat.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak införande av mätning av kväveoxider (NO_x) enligt förslag i punkt 8.2.3.3, men lämnar följande synpunkter. Mätmetod och uppvärmningsfas av fordonen behöver studeras ytterligare. Av de studier som är utförda är det svårt att veta hur det nordiska klimatet påverkar, framförallt uppvärmningsfasen. I typgodkännande-regleringen finns även möjligheter för tillverkare att, vid vissa situationer

och förhållanden, sätta avgasrenande funktioner ur funktion tillfälligt för att inte motorskador ska uppstå. Vilka parametrar som styr när detta ska ske kan skilja mellan tillverkare och bilmodeller och det är svårt att veta om detta inträffar vid mättillfället med den metod som är beskriven.

Besiktningar måste vara enkla, snabba, billiga och effektiva. Om minst 5 minuters (vilket är cirka 25 % av tiden för en kontrollbesiktning) uppvärmningstid (enligt förslaget) ska tilläggas för varje besiktning så kan det påverka både tillgänglighet och prissättning. Transportstyrelsen noterar att det inte finns information om grunden för varför gränsvärdet 40 ppm föreslås.

System 10 elektroniska system

Transportstyrelsen avstyrker införande av nytt område för kontroll av elektroniska system, område 10. Vår bedömning är att de nya kontrollerna, totalt 62 till antalet, undantaget ett fåtal som redan fanns i bilagan men flyttats till detta område, är mycket långtgående, förhållandevis svåra att genomföra och inte effektiva. Transportstyrelsen bedömer att flera kontroller strider mot syftet med besiktning som beskrivs i stycket ovan ”inledningen av punkt 3”. Transportstyrelsen instämmer om att flera av säkerhetssystemens funktion är kritiska för trafiksäkerheten men att en periodisk kontroll inte är effektiv eller tillräcklig för att säkerställa systemens funktion. Säkerhetssystemen övervakas kontinuerligt av fordonens egna diagnosystem som informerar föraren och i vissa fall vidtar åtgärder direkt när ett system slutar fungera genom att exempelvis funktionen avslutas eller sätter fordonet i ett ”halta hem” läge. Sverige bör därför istället verka för att, för de system som ännu inte har kravställda diagnosfunktioner, krav fastställs i samband med internationellt regelarbete så att trafiksäkerhetskritiska system alltid har diagnosystem som varnar eller vidtar åtgärder. Vissa funktionskontroller av nöd och krocksäkerhetssystem, som bara fungerar i nödsituationer, framstår även de som orimligt svåra att genomföra. Som alternativ till de föreslagna kontroller som omfattar bl.a. kontroll av giltig mjukvara, komponenter som saknas, skadade kablar, diagnosfunktion och kontroll av funktionalitet föreslår Transportstyrelsen att det endast bör göras en kontroll av om diagnosfunktion varnar för fel i system.

Direktiv 2014/46/EU om registrering

Artikel 4

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget. Flera länder har redan idag en QR kod för annat ändamål än den avsikt som avses i artikel 4.4. Det kan t ex vara hanteringen av tillverkningen av registreringsbeviset eller för posthanteringen. Därför bör användandet av QR koden begränsas till att endast användas för att verifiera äktheten på det fysiska registreringsbeviset. De länder som idag använder QR koden till annat ändamål än den i artikel 4.4 kan förslagsvis använda streckkod eller liknande.

Artikel 4.4

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget, men har följande synpunkt. Ett annat medlemsland bör kunna kontrollera ett fysiskt registreringsbevis äkthet via den föreslagna QR koden. Detta är en säkerhetsfråga och då många fordon försvinner och återfinns aldrig inom EU (se EUs konsekvensutredning från ELV direktivet) bör därför äktheten kunna verifieras via QR koden. Utan harmonisering kommer det att vara svårt. Därför bör artikel 4.4 ändras från "may" till "shall". I skälen (före artiklarna) punkt 6 anges att medlemsstaterna "Shall be able". "Shall be able" är en starkare benämning än ordet "may".

Artikel 6, punkt 1

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget, men har följande synpunkt. Uppgifter i bilaga 1 punkt 2e, f och g ska registreras. För att uppgifterna ska registreras bör de finnas med i registreringsunderlagen, Intyg om överensstämmelsen. Detta intyg regleras i 2020/683/EU. Uppgiften "Bränsletankens eller -tankarnas volym (i liter)" som finns i bilaga 1, punkt 2 f (W) saknas på Intyget om överensstämmelse. Därför ska denna uppgift läggas till i 2020/683/EU, i annat fall bör uppgiften tas bort.

Artikel 15.2

Transportstyrelsen avstyrker förslaget. Informationsutbyte mellan medlemsstaterna föreslås ske via kommissionens MOVE-HUB system. Liknande information utbyts redan mellan medlemsstaterna via det befintliga EUCARIS systemet. Det är mer kostnadseffektivt att fortsätta använda EUCARIS systemet även om medlemsstaterna använder MOVE-HUB i liten utsträckning idag. EUCARIS är inget nytt för registreringsmyndigheterna, det nämns i VAT förordningen (2018/1541) och Rådets Prümbeslut (2008/616).

Om ett och samma system kan användas av registreringsmyndigheterna för informationsutbyte blir hanteringen lättare. Det finns redan en fungerande organisation för EUCARIS där behov av förändringar kan omhändertas enligt etablerade kontaktvägar och arbetssätt. Med EUCARIS blir dessutom tydligare vem som bär ansvar för informationen eftersom det sker utan mellanhänder. Om både EUCARIS och MOVE-HUB används för utbyte av information blir det dubbla system utan att det tillför mer nytta samtidigt som det skapar med administration.

Bilaga 1, 2 f

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget, men har följande tillägg. Endast enheterna g/km och g/kWh är angivna. Punkten behöver utökas till att även omfatta enheterna mg/km och mg/kWh då de senaste årens fordon har dessa enheter.

Bilaga 1, 3 ii

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget, men har följande tillägg. Punkten behöver utökas med EU enskilt godkännande enligt artikel 44 i 2018/858/EU då det är en harmoniserad godkännandeform.

Direktiv 2014/47/EU om vägkantskontroll

Artikel 1

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget till utökning av minimikraven av direktivet genom att ”fjärrmätning” (remote sensing) införs.

Artikel 2

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att utöka omfattningen av direktivet där även lätta lastbilar (fordonskategori N1) ska ingå. Transportstyrelsen tillstyrker att omfattningen av ”fjärrmätning” även ska omfatta personbilar och motorcyklar.

Artikel 3

Transportstyrelsen tillstyrker att de nya definitionerna ”remote sensing” och ”plume chasing” införs samt justeringar av definitioner som påverkas av andra ändringar.

Artikel 4

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att ”remote sensing” inkluderas i vägkantskontroll.

Artikel 5

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget enligt punkten 1 där 5 % av tunga fordon registrerade i medlemsstatens territorium ska genomgå vägkantskontroll varje år.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i punkt 2 som föreslår att 2 % av lätta lastbilar ska kontrolleras men har följande synpunkter. Det framgår inte tydligt vilka fordon som avses då syftet med direktivet är att kontrollera yrkestrafik men samtidigt hänvisar punkten till artikel 2(1aa) där det framgår att fordon av kategori N1 (lätta lastbilar) ska ingå i omfattningen av direktivet. Det är otydligt om samtliga lätta lastbilar (N1) ska ingå i detta 2 %-mål eller om det endast gäller de som utför yrkesmässig trafik.

Artikel 6

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget att riskvärderingssystemet ska användas men har följande synpunkter. Av artikeln framgår att medlemsstaten kan (”may”) använda sig av kriterierna i bilaga 1 för att tilldela riskprofil till företag. Vidare föreslår andra stycket att medlemsstaten ska se till att antal brister och svårighetsgrad av dessa ska (”shall”) introduceras i riskvärderingssystemet. Enligt tredje stycket ska informationen om riskvärderingsprofil delas mellan medlemsstater.

Transportstyrelsen noterar att uttrycken ”may” och ”shall” blandas och bedömer att det kan leda till en inkonsekvent tillämpning. Om riskvärderingssystemet grundar sig på olika förutsättningar kan utbyte mellan medlemsstater bli svårt.

Artikel 7

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att föraren ska kunna uppvisa senaste besiktningsprotokollet eller rapport om vägkontroll antingen via elektroniskt format eller verifierbar utskrift.

Artikel 9

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget. Artikelns ersätts och utökas så att riskvärde kan vara baserat på förutsättningarna i bilaga 1 eller som tidigare genom förutsättningarna i direktiv 2006/22/EC samt att resultat från ”remote sensing” kan användas som underlag för genomförande av vägkantskontroll av fordon.

Artikel 10

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen där det tydliggörs hur kontroll av besiktningsprotokoll ska gå till samt att visuell kontroll av lastsäkring ska genomföras.

Artikel 13

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget om att kontroll av lastsäkring ska utföras som obligatoriskt moment vid vägkantskontroll men har följande synpunkt. Det är otydligt varför det finns en uppföljningsåtgärd för kontroll av lastsäkring vid kontrollbesiktning då lasten troligtvis inte längre finns kvar i fordonet.

Artikel 14

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande synpunkter. I artikeln tillkommer en ny punkt för uppföljning av manipulering vilket ska bestraffas med sanktioner/böter. Denna möjlighet finns redan idag men detta tillägg tydliggör att dessa ändringar ska anses vara större eller farliga ur trafik- och miljöperspektiv. I förslaget framgår att det ska gälla ”any component” vilket är långtgående. Det bedöms dock vara rimligt om det avgränsas till att gälla manipulering/ändring av komponenter som har påverkan utifrån trafiksäkerhets- och/eller miljö-perspektiv.

Artikel 16

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget men har följande synpunkt. Förslaget ställer krav på att medlemsstaten har ställt krav på att föraren av fordonet ska ha tillgång till elektroniskt gränssnitt. Vi ser inte att det är förenligt med direktivets ändamål.

Artikel 18

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om ändring där det krävs att vägkantskontroller rapporteras genom RSI-systemet samt att kommissionen ska ge ut genomförandeakter angående de regler som gäller för rapportering av allvarliga fel och brister till den medlemsstat som fordonet är registrerat i.

Artikel 21

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om att kommissionen får ge ut delegerade akter om framtida miljökontroller avseende metod och gränsvärde för partikelantalsmätning och kväveoxidmätning av bensindrivna bilar samt kväveoxidmätning av dieseldrivna bilar. Vilka fordon som ska omfattas av nya miljökontroller, vilka metoder och gränsvärden som ska gälla vid kontroll är mycket viktiga frågor och regleringen kan få stora konsekvenser för fordonsägare och bör av den anledningen utformas som genomförandeakter.

Artikel 24

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om ändring av rapporteringskraven till kommissionen.

Kostnadsberäkning

Transportstyrelsen uppskattar att kostnaden för införande av besiktningspaketet är 57,3 miljoner kr. Kostnadsfördelningen för respektive direktiv i besiktningspaketet är följande:

Ändringar i kontrollbesiktningen och flygande inspektion: 19 605 000 kr

Ersättaren till 1999/37/EG: (exkl reg bevis): 10 023 000 kr

Digitala registreringsbeviset: 27 663 000 kr

Det är troligt att den förändrade hanteringen kommer att innebära besparingar för myndigheten. Det är emellertid i dagsläget oklart på vilket sätt det kan ske eftersom vi i materialet inte kan utläsa hur myndigheten i framtiden ska hantera t ex den s.k. anmälningssdelen av registreringsbeviset, varför det inte går att utföra en beräkning på området. Vi ser t ex att förändringarna kan komma att påverka myndighetens portokostnader vid minskade volymer av fysiska utskick, hanteringen av utskrifter för utskick av fysiska registreringsbevis samt administration vid hantering av fysisk post etcetera. Kostnaden för annan ärendehantering kan sannolikt även den komma att påverkas, men det är med den information som just nu finns inte möjligt att bedöma på vilket sätt och hur det i så fall påverkar myndighetens kostnader.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Pär Norling, verksamhetsutvecklare Kajsa Torgå, verksamhetsutvecklare Daniel Backéus och utredare Anders Gunneriusson, den senare föredragande.