

Näringsdepartementet  
n.registrator@regeringskansliet.se  
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Anette Myhr	Utr 2015/86
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
N2015/07635/MRT	2016-02-03

## Yttrande rörande utredning om införlivande av EU:s besiktningsspaket

Trafikanalys har anmodats lämna synpunkter på den rubricerade utredningen.

Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv är förbättra trafiksäkerheten genom att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnar. Medlemsstaterna har dock rätt att ha högre teststandarder än de som krävs genom detta direktiv. I EU:s vitbok från 2011 presenterades en "nollvision" med målet att reducera antalet dödsolyckor i trafiken i unionen till nära noll 2050. I meddelande "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020" föreslog kommissionen att antalet dödade i trafiken ska halveras mellan 2010 och 2020. Med bl.a. dessa målsättningar och ambitioner på trafiksäkerhetsområdet i åtanke lämnar Trafikanalys följande yttrande.

Trafikanalys ställer sig bakom intentionerna i direktivet som syftar till en förbättrad trafiksäkerhet. Vi ställer oss samtidigt frågande till varför Sverige skulle sänka sig till miniminivån för kraven för personbil och lätta lastbilar. Dagens system för kontrollbesiktningar av lätta fordon är väl inarbetat och, som vi uppfattar det, allmänt accepterat. Den redovisade konsekvensanalysen är intressant men inte fullständig. Vi tycker därför att man vid eventuella förändringar av dagens väl fungerande system bör iaktta försiktighetsprincipen.

### Allmänna kommentarer

Trafikanalys tillstyrker förslagen i kapitel 6.1.2 Krav på periodisk kontroll av traktor b och 6.1.4 Krav på periodisk kontroll av traktor som utgörs av ombyggd bil. Dessa förslag ligger helt i linje med att öka trafiksäkerheten.

Ingenstans i utredningen bedöms konsekvenserna för användarna av de uppgifter som samlas in vid kontrollbesiktningar om reglerna för dessa besiktningar förändras. Detta har inte alls beaktats i utredningens konsekvensbedömning.

Transportstyrelsens arbetstid och kostnader för införandet av besiktningsspaketet i Vägtrafikregistret uppskattas till 5 000 – 6 000 timmar. Trafikanalys ställer sig frågande till denna omfattande arbetsinsats och saknar en redogörelse för vilka förändringar som avses göras och huruvida detta får konsekvenser för dagens användare av registret.

### **Kontrollbesiktning för personbilar och lätta lastbilar (6.1.7)**

Transportstyrelsen föreslår i sin utredning att besiktningensintervall för personbilar ändras till 4-2-2-2 år istället för nu gällande intervall på 3-2-1-1. Detta trots att EU-direktivets intentioner *inte* är sänkta ambitionsnivåer för besiktningenspolitiken utan tvärtom, ökade ambitionsnivåer. Förslaget innebär alltså att Sverige skulle sänka sin ambitionsnivå till minimikravet för besiktningensintervaller. Sverige behöver dock inte sänka sig till minimikraven för att uppfylla direktivet och det konstateras i utredningen att det går att ha strängare krav som liknar dagens regler och behålla slutsifferstyrning och besiktningsterminer.

Förslaget som förordas baseras på kalkyler som innehåller beaktansvärda mått av osäkerhet. Bland annat visar konsekvensutredningen för konsumenterna på minskade kostnader, men dessa beräkningar grundar sig på helt oförändrade avgifter och samma tillgänglighet till en besiktningensstation som innan förändringen. Konsekvensutredning för besiktningensorganen visar att kostnaderna, och därmed företagens intäkter, kommer att minska om antalet kontrollbesiktningar reduceras med 35 procent, vilket torde få konsekvenser för besiktningensmarknaden. Tänkbara scenarier är då ökat pris för fordonsägarna eller nedläggning av stationer, vilket i slutänden påverkar konsumenterna. Man har heller inte fullt ut kunnat uppskatta hur stor påverkan en utglesning av kontrollbesiktning av lätta fordon har på trafiksäkerheten.

Trafikanalys förordar en försiktig hållning till förändringar av detta slag när konsekvensutredningen innehåller sådana osäkerheter. Det är olyckligt att lätta upp dagens fungerande system som är väl inarbetat och, som vi uppfattar det, accepterat i samhället. Om det skulle visa sig att olyckorna ökar, eller att EU så småningom skärper kraven, kan det vara svårare att återinföra strängare krav.

### **Mål för flygande inspektion (6.3.2)**

I grunden ställer sig Trafikanalys positiv till förslaget om flygande inspektioner då det verkar i linje med ökad trafiksäkerhet. Dock anser Trafikanalys att man mer noggrant bör analysera konsekvenserna av att öka arbetsbördan ytterligare för polisen. Detta gäller även om målet om 5 procent uppnåtts tidigare. Direktivet anger att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande flygande inspektioner som står i proportion till det totala antalet fordon som är registrerade i medlemsstaten. Sålunda kräver inte direktivet att Sverige behöver ange en procentsiffra i syfte att införliva kravet. Frågan bör utredas närmare i samarbete med polisen för att sätta upp ett rimligt mål.

### **Förslagets inverkan på Trafikanalys verksamhet**

Förslaget om ändrade besiktningensintervall för personbilar har negativa konsekvenser för Trafikanalys verksamhet, vilket inte alls beaktats i utredningen. I Trafikanalys uppdrag ligger att förse beslutsfattare inom transportpolitiken med kunskapsunderlag. Trafikanalys är även ansvarig för den officiella statistiken inom området transporter och kommunikationer. Mätarställningsuppgifter som registreras vid kontrollbesiktningarna, utan att belasta fordonsägarna som uppgiftslämnare, är ett viktigt underlag i beräkningen av körsträckor för de svenskregistrerade fordonen och ingår i Sveriges officiella statistik.

Att införa längre intervall mellan besiktningarna medför att kvaliteten på uppgiften om körsträckor kommer att försämrats om man också fortsättningsvis vill redovisa uppgifterna 3 – 4 månader efter undersökningsåret. Alternativt kan man redovisa körsträckor med oförändrad kvalitet långt senare och då förlora aktualiteten i uppgifterna. I den modell som används idag har 65 procent av personbilarna en faktisk årlig körsträcka baserad på mätarställningsuppgifter registrerade vid kontrollbesiktningen. Med förslaget om kontrollbesiktningintervall på 4-2-2 skulle antalet kontrollbesiktningar minska med 35 procent, vilket för Trafikanalys modell skulle innebära att andelen personbilar där körsträckan måste skattas skulle öka från 35 procent till närmare 60 procent om man fortsätter med dagens beräkningar så snart efter undersökningsåret. Statistiken om körsträckor kommer därmed att påverkas negativt med sänkt kvalitet alternativt förlorad aktualitet om förslaget för personbilar och lätta lastbilar genomförs. Konsekvenserna av denna kvalitetssänkning bör utredas närmare.

Uppgifter om körsträckor och dess utveckling efterfrågas av lokala, regionala och nationella beslutsfattare. Uppgiften används i beräkningar av trafik- och transportarbete på det svenska vägnätet samt för andra beräkningar av t.ex. riskmått avseende trafikolyckor. Uppgiften används även i uppföljning av de transportpolitiska målen, som underlag till nationell infrastrukturplanering samt till prognoser och underlag som efterfrågas av till exempel Regeringskansliet.

Körsträckor utgör också underlag i beräkningen av utsläpp till den nationella klimatrapportering som Naturvårdsverket ansvarar för, samt för beräkningar av utsläppsförändringar till följd av förändringar i fordonsflottan. Korttidsprognoser baserat på nya bilars användning är här av särskilt intresse för transportpolitiken. Vägtransportsektorn står inför stora utmaningar i form av trängsel och utsläpp. Sverige står inför en omställning av fordonsflottan med introduktion av alternativa drivmedel. Om förslaget med besiktningintervall 4-2-2 införs kommer kunskapen om användandet av nya personbilar drivna med el, vätgas, eller andra alternativa bränslen att försämrats, liksom möjligheten att följa upp bilanvändningen generellt.

Trafikanalys vill därför avråda från ett genomförande av förslaget om utglesade besiktningintervall för personbilar och lätta lastbilar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragande av Anette Myhr. I beredningen av ärendet har även Maria Melkersson och Per-Åke Vikman medverkat.

Brita Saxton  
Generaldirektör