

Regeringens proposition

2001/02:130

Fordonslag, m.m.

Prop.
2001/02:130

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 14 mars 2002

Göran Persson

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till en ny fordonslag, förslag till ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner samt förslag till vissa följdändringar. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att förenkla och modernisera regelverket på fordonsområdet.

Fordonslagen innehåller grundläggande bestämmelser om kontroll av fordon, kontroll av fordons last, vägkontroll av färdskrivare och taxametrar samt om den verksamhet som bedrivs av besiktningsorganen på fordonsområdet. De typer av kontroll av fordon som regleras i lagen är

- Typgodkännande
- Registreringsbesiktning
- Mopedbesiktning
- Lämplighetsbesiktning
- Kontrollbesiktning
- Flygande inspektion
- Annan kontroll genom polisman

I lagen regleras vidare vilka befogenheter den som utför de olika kontrollerna har, såsom rätt att stoppa fordon samt rätt till tillträde till dessa och till lokaler och andra platser där fordon finns. I lagen finns dessutom bestämmelser om de åtgärder, t.ex. körförbud eller föreläggande om ny besiktning, som kan bli följden av att ett fordon inte godkänns vid en kontroll.

Fordonslagen ersätter lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Bestämmelserna i den lagen återfinns i det närmaste oförändrade i fordonslagen. Den tillsyn som Styrelsen för teknisk ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar över besiktningsorganen har dock förtydligats i den nya lagen.

Slutligen finns i lagen bestämmelser om straff och överklagande samt bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om bl.a. kontroll av fordon samt föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning. Straffet för den som hindrar en kontroll skärps från penningböter till böter. Enligt huvudregeln skall beslut enligt lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner föreslås vissa justeringar av fordonsdefinitionerna i syfte att modernisera dem och bättre anpassa dem till EG:s regelverk.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2003.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till fordonslag	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands	15
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	16
2.4	Förslag till lag om ändring i bilskrottnings- lagen (1975:343)	18
2.5	Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) ..	19
2.6	Förslag till lag om ändring i polislagen (1984:387).....	21
2.7	Förslag till lag om ändring i fordonskatte- lagen (1988:327)	23
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.....	24
2.9	Förslag till lag om ändring i yrkestrafik- lagen (1998:490)	25
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning	26
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	27
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	30
3	Ärendet och dess beredning.....	38
4	Utgångspunkter för en ny författningsreglering av fordons- området	38
5	Nuvarande ordning	40
5.1	Det svenska regelverket	40
5.1.1	Inledning	40
5.1.2	Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen	40
5.1.3	Lagstiftningen om motorfordons avgas- rening.....	43
5.1.4	Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet	44
5.2	Internationella bestämmelser om fordon.....	45
5.2.1	EG:s regelverk.....	45
5.2.2	Internationella överenskommelser	47
5.2.3	Något om förhållandet mellan EG:s och ECE:s system för typgodkännande	48
6	Ny författningsstruktur	48
7	Den nya fordonslagen	51
7.1	Vissa lagtekniska överväganden	51
7.2	Lagens innehåll och tillämpningsområde.....	52

7.3	Definitioner	53
7.4	Typgodkännande	55
7.5	Registreringsbesiktning	62
7.6	Mopedbesiktning	67
7.7	Kopplingsbesiktning.....	68
7.8	Lämplighetsbesiktning	69
7.9	Kontrollbesiktning.....	70
7.10	Flygande inspektion	73
7.11	Annan kontroll genom polisman	76
7.12	Inspektion hos försäljare	78
7.13	Nya kontrollformer.....	79
	7.13.1 Kontroll av fordons last.....	79
	7.13.2 Kontroll av färdskrivare	81
	7.13.3 Kontroll av taxameter.....	82
7.14	Förelägganden och körförbud	83
7.15	Befogenheter vid kontroll.....	85
7.16	Bör bilinspektörer få stoppa fordon?.....	87
7.17	Besiktningsorganens verksamhet	88
	7.17.1 Kort historik om fordonskontrollens organisation	88
	7.17.2 Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet	89
	7.17.3 Ny reglering av besiktningsorganens verksamhet	90
	7.17.4 Tillsyn över besiktningsverksamheten.....	94
7.18	Straffansvar m.m.	95
7.19	Överklagande.....	98
7.20	Bemyndiganden.....	100
8	Vissa befogenheter för polisen vid kontroll enligt fordonslagen..	102
9	Fordonsdefinitioner.....	103
	9.1 Nuvarande ordning	103
	9.2 Översyn av fordonsdefinitionerna.....	103
10	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	110
11	Konsekvenser av förslagen	112
12	Författningskommentar.....	113
	12.1 Förslaget till fordonslag	113
	12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	129
	12.3 Förslaget till lag om ändring i polislagen (1984:387) ...	130
	12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	130
	12.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	130
	12.6 Övriga lagförslag.....	130
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29).....	132
Bilaga 2	Utredningens lagförslag.....	137

Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna.....	153
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag.....	154
Bilaga 5	Lagrådets yttrande.....	185
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 mars 2002.....	191
	Rättsdatablad.....	192

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. fordonslag,
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343),
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
6. lag om ändring i polislagen (1984:387),
7. lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327),
8. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
9. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
10. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
11. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
12. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2 Lagtext

2.1 Förslag till fordonslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. kontroll av fordons last,
3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt
4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

2 § Lagen gäller inte

1. fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon,
3. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, eller
4. lekfordon.

Definitioner

3 § I denna lag avses med

besiktningsorgan: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

besiktnings tekniker: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos en polismyndighet eller hos Rikspolisstyrelsen,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Kontrollformer

Inledande bestämmelse

1 § Kontroll om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i detta kapitel.

Typgodkännande

2 § Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med EG-direktiv på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

3 § Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

4 § Den som har beviljats ett typgodkännande

1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet,
2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, och
3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

Godkännandemyndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

5 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

Registreringsbesiktning

6 § Registreringsbesiktning sker av ett fordon för att

1. identifiera fordonet,
2. fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret, samt
3. kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Mopedbesiktning

7 § Mopedbesiktning sker av en moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Lämplighetsbesiktning

8 § Lämplighetsbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen.

Ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning får återkallas, om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen.

Kontrollbesiktning

9 § Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Kontrollbesiktning sker periodiskt men kan också ske till följd av körförbud eller föreläggande.

Flygande inspektion

10 § Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Flygande inspektion får även ske av ett fordon som anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får dessutom ske i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion skall utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Annan kontroll genom polisman

11 § Varje polisman som har anledning att anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick får utföra den kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt.

Kontroll av fordons last

12 § Kontroll av fordons last sker för att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vägkontroll m.m. av färdskrivare

13 § Vägkontroll av färdskrivaren hos ett fordon, som anträffas i trafik eller som kan antas ha använts i trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med färdskrivare, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Beträffande fordon som används av företag får motsvarande kontroll ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vägkontroll m.m. av taxameter

14 § Vägkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

1 § Kontroll som avses i denna lag skall anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Stoppande av fordon

2 § En bilinspektör får i fall som avses i 2 kap. 10 och 12–14 §§ stoppa fordon för att genomföra kontroll.

En polismans rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387).

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 § En polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker har vid kontroll enligt denna lag rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i ett fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 och 14 §§, till företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa.

Även den som Vägverket särskilt har förordnat har, om det behövs för prövningen av ett ärende som verket handlägger, rätt till tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon eller till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt.

En polisman eller en bilinspektör har rätt till tillträde till fordon och till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt.

Provkörning

4 § Den som utför sådan kontroll eller provning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604).

5 § Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Förelägganden, körförbud m.m.

6 § Vägverket, en polisman, ett besiktningsorgan eller en bilinspektör får i enlighet med vad som föreskrivs med stöd av 5 kap. 8 § meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordons säkerhet eller lämplighet i trafik. För ett sådant fall får det föreskrivas att fordonet kan godkännas på grundval av ett intyg som har utfärdats efter reparation och provning vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Körförbud får meddelas vid registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion om det kontrollerade fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon inte har genomgått en kontroll som skall ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande.

4 kap. Besiktningsverksamheten

Besiktningsorgan

1 § Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll enligt denna lag får utföras endast av de besiktningsorgan som anges i 2 §. Regeringen får dock beträffande provningar föreskriva annat.

2 §

Besiktningsorgan

Kontrollområden

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Motorfordon, lätta terrängvagnar,

terrängskotrar, släpfordon och terrängsläp till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar

SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, med undantag av
a) traktorer som utgörs av ombyggda bilar,
b) kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Det Norske Veritas Inspection AB Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Besiktningsorganens verksamhet

3 § Besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar inom respektive organs kontrollområde.

4 § Besiktningsorganen skall ha en sådan ställning och besiktningsverksamheten en sådan inriktning att organens oberoende inte kan ifrågasättas.

5 § Besiktningsorganen skall underrätta de myndigheter som har rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning om iakttagelser av betydelse för respektive myndighets verksamhet.

Tillsyn

6 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag.

Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

7 § Besiktningsorganen skall på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Avgifter

8 § Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver. Regeringen får föreskriva att besiktningsorganen skall bidra till kostnaden för fastställandet av avgifterna.

9 § Besiktningsorganen skall betala avgift till Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll för att täcka kostnaderna för den tillsyn styrelsen utövar enligt denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om avgiften.

5 kap. Övriga bestämmelser

Straff

1 § Den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en inspektion eller kontroll enligt 2 kap. 10–14 §§ döms till böter.

I övrigt kan dömas till böter enligt föreskrifter som beslutats med stöd av sådant bemyndigande som anges i 8 §.

2 § Ansvar enligt denna lag inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Hindrande av fortsatt färd

3 § En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

Överklagande

4 § Ett beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat följer av 5 eller 6 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet skall ges in till Vägverket.

6 § Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Vägverket.
2. Vägverkets beslut i ett ärende som har överklagats till verket.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.
4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.
5. Beslut om undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Verkställighet

7 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon, samt
5. avgifter.

Regeringen får också föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende inte får registreras, säljas eller användas.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. Genom lagen upphävs
 - a) kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt ömsesidigt erkännande av sådant godkännande,
 - b) terrängtrafikkungörelsen (1972:594),
 - c) fordonskungörelsen (1972:595), samt
 - d) lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.
 3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Häri genom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2001/02:133 *Föreslagen lydelse*

2 §¹

Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i *terrängtrafikkungörelsen (1972:594)*, *fordonskungörelsen (1972:595)*, *kungörelsen (1972:605)* om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister *eller* förordningen (2001:650) om vägtrafikregister tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Bestämmelserna i 36 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift i *kungörelsen (1972:605)* om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, *fordonslagen (2002:000)* *eller* *fordonsförordningen (2002:000)* tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2001:653.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
4. postbefordran,
4. postbefordran,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför dessa områden,
7. skeppsmätning,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. *fordons beskaffenhet och utrustning,*
10. registrering *eller annan* 10. registrering av fordon,
kontroll av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka svävare,
13. tillstånd att bruka svävare,
14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och av-

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och av-

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1999:336. Ändringen innebär bl.a. att första stycket punkt 9 upphävs.

gifter för tillstånd enligt första gifter för tillstånd enligt första
stycket 5. stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

2.4 Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Härigenom föreskrivs att 18 § bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Fordon som avses i 12 § 3 får inte användas, om skrotningsavgiften inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag och anstånd med betalningen inte har lämnats.

Om det finns särskilda skäl får beskattningsmyndigheten besluta att ett visst fordon får användas trots bestämmelsen i första stycket.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med första stycket döms till penningböter.

Bestämmelsen i tredje stycket gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning, inspektion, tillsyn* eller haveriundersökning som avses i 35 § *fordonskungörelsen* (1972:595).

Bestämmelsen i tredje stycket gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn* eller haveriundersökning som avses i 3 kap. 4 § *fordonslagen* (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2000:1436.

2.5 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att bilagan till sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Bilaga²

Nuvarande lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet
Arbetslöshetskassor enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor	prövning av ärenden om arbetslöshetsersättning (SFS 1997:238)
<i>Besiktningsorganen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag</i>	fordonskontroll (SFS 1994:2043)
Bolag, föreningar, samfälligheter, registrerade trossamfund och organisatoriska delar av sådana samfund eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt	prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2002:48.

Organ	Verksamhet
Arbetslöshetskassor enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor	prövning av ärenden om arbetslöshetsersättning (SFS 1997:238)
<i>Besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:000)</i>	fordonskontroll (SFS 2002:000)
Bolag, föreningar, samfälligheter, registrerade trossamfund och organisatoriska delar av sådana samfund eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt	prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

2.6 Förslag till lag om ändring i polislagen (1984:387)

Härigenom föreskrivs att 10 och 22 §§ polislagen (1984:387) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §¹

En polisman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om

1. han möts med våld eller hot om våld,
2. någon som skall häktas, anhållas eller annars med laga stöd berövas friheten försöker undkomma eller polismannen annars möts av motstånd när han skall verkställa ett sådant frihetsberövande,

3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,

4. polismannen med laga stöd skall avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller annan liknande åtgärd, vid beslag eller annat omhändertagande av egendom eller vid sådan husrannsakan som avses i rättegångsbalken,

5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel,

5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel *eller skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last,*

6. polismannen annars med laga stöd har att bereda sig tillträde till, avspärra, tillstänga eller utrymma byggnad, rum eller område, biträda någon i myndighetsutövning med en sådan eller någon liknande åtgärd eller vid exekutiv förrättning enligt vad som är föreskrivet därom, eller

7. åtgärden i annat fall är oundgängligen nödvändig för den allmänna ordningens eller säkerhetens upprätthållande och det är uppenbart att den inte kan genomföras utan våld.

I fall som avses i första stycket 4 och 6 får våld mot person brukas endast om polismannen eller den som han biträder möts av motstånd.

Om rätt att i vissa fall bruka våld finns i övrigt föreskrifter i 24 kap. brottsbalken.

22 §²

En polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel

1. om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott,

2. om det av någon annan anledning behövs för att med laga stöd ingripa mot någon som färdas i fordonet, genom att beröva honom friheten, på annat sätt inskränka hans rörelsefrihet eller underkasta honom kroppsvisitation eller kroppsbesiktning,

¹ Senaste lydelse 1999:329.

² Senaste lydelse 1998:27.

3. om det behövs för att med laga stöd genomföra husrannsakan i fordonet eller

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet.

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare *eller fordons last* enligt vad som är särskilt föreskrivet.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

2.7 Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs att 81 § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

81 §¹

Bestämmelserna i 79 § gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning, inspektion, tillsyn* eller haveriundersökning enligt 35 § *fordonskungörelsen* (1972:595).

Bestämmelserna i 79 § gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn* eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § *fordonslagen* (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 1999:1322.

2.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 31 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

31 §

I de fall som avses i 29 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning* eller *inspektion* enligt 35 fordonskungörelsen (1972:595).

I de fall som avses i 29 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning* enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

2.9 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap. 7 §¹

En särskild registreringsskylt för ett fordon som anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

2. fordonet är belagt med körförbud *enligt fordonskungörelsen (1972:595),* 2. fordonet är belagt med *ett sådant körförbud som avses i 3 kap. 6 § fordonslagen (2002:000),*

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller enligt fordonsskattelagen (1988:327), eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2001:572.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1998:492) om biluthyrning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §

Ett fordon som *enligt fordonskungörelsen (1972:595)* är registreringsbesiktigat för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

Ett fordon som *med stöd av fordonslagen (2002:000)* är registreringsbesiktigat för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordon som har registreringsbesiktigats för taxitrafik före ikraftträdandet.

2.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 13, 17, 18 och 26 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327),

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 2 § *lagen* (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för registreringsbesiktning,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman, *besiktningsorgan enligt 2 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet*, bilinspektör eller *tekniskt biträde* i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) eller att handlägga ett ärende, eller

6. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 skall handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

17 §

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt

den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning, dock inte om brukandeförbud enligt 64 § fordonskattelagen (1988:327), enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:000) för besiktning, dock inte om brukandeförbud enligt 64 § fordonskattelagen (1988:327), enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

18 §

Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med och som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller som är avställda brukas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation,
2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,
3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning, och
3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:000) för besiktning, och
4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

26 §

Ett enligt 22 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 25 § brukas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning, eller
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan

enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning. enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:000) för besiktning.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock brukas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet efter besiktningen har ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad för <i>transport av fler än åtta personer</i> utöver <i>föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.</i>
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är lekfordon.2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.3. Ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon eller ett terrängsläp.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motor-

	drivna fordon, släpfordon, <i>terrängsläp</i> , efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Jordbrukstraktor	En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.
Lastbil	<i>En bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.</i> Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som <i>är avsett uteslutande för lek.</i>
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorcykel	<p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p>
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte <i>ett flygplan eller</i> en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och

terrängmotorfordon.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som anges under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Motorredskap

Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.

Motorredskap klass II

Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Personbil

En bil som är inrättad huvudsakligen för befordran *av personer, dock högst föraren och åtta passagerare.*

Påhängsvagn

En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Sidvagn

Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.

Släpfordon

Ett fordon som är inrättat för koppling till *en bil, en motorcykel, en moped klass I, en traktor eller ett motorredskap* och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon

delas in i släpvagnar *och* släpplädar samt lätta släpfordon och tunga släpfordon.

Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släppläde	Ett släpfordon på medar.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band.
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Terrängfordon</i>	<i>Ett terrängmotorfordon eller ett terrängsläp.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon <i>och inte är något släpfordon.</i>
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
------------	-----------

Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
----------------------	---

Buss	En bil som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för <i>personbefordran</i> och är försedd med fler än åtta <i>sittplatser</i> utöver <i>förarplatsen</i> .
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är lekfordon. 2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen. 3. Ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon eller ett terrängsläp.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Jordbrukstraktor	En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.
Lastbil	<ol style="list-style-type: none"> 1. En bil som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för <i>godsbefordran</i>. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Lekfordon	Ett fordon som <i>skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.</i>
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Motorcykel	<p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p>
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	<p><i>Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat</i></p> <p>1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller</p> <p>2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.</p> <p>Motorfordon delas in i bilar,</p>

motorcyklar och mopeder.

Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för <i>personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.</i>
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till <i>ett annat motordrivet fordon än en moped klass II</i> och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpplädar <i>och terrängsläp</i> samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släppläde	Ett släpfordon på medar <i>som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motor-</i>

redskap.

Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvnagsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvnags egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivnet fordon som <i>inte är ett motorfordon och som</i> är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett <i>släp</i> fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil, buss eller lastbil gäller fortfarande.

3 Ärendet och dess beredning

Den 26 augusti 1999 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedömdes nödvändig. Utredaren skulle också överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bl.a. statistikändamål bör författningsregleras. Utredningen, som antog namnet Utredningen om fordonsbestämmelser m.m., överlämnade i mars 2001 sitt betänkande Fordonslag m.m. (SOU 2001:29). I denna proposition behandlas utredningens förslag till ny fordonslagstiftning. En sammanfattning av betänkandet i denna del finns i *bilaga 1* och utredningens nu aktuella lagförslag finns i *bilaga 2*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2001/4201/TP.

I propositionen behandlas vidare rskr. 1997/98:161 om trafiksäkerhet m.m. (se avsnitt 7.13.1) och del av rskr. 2000/01:251 om Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten (se avsnitt 7.17.4).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 14 februari 2002 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

Regeringen har i propositionen huvudsakligen följt Lagrådets förslag, vilket bl.a. har medfört en omnumrering av 4 kap. 3–5 §§. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 7.4, 7.14, 7.15 och 7.17.3 samt i författningskommentaren.

I förhållande till förslagen i lagrådsremissen har dessutom vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

4 Utgångspunkter för en ny författningsreglering av fordonsområdet

De grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning finns i fordonskungörelsen (1972:595). I den kungörelsen finns även bestämmelser om hur kontrollen skall ske av att fordonen uppfyller dessa krav. För vissa typer av fordon finns i stället motsvarande bestämmelser i terrängtrafikkungörelsen (1972:594).

De närmare föreskrifterna om såväl fordons utrustning och beskaffenhet som kontrollen härav har meddelats huvudsakligen av Vägverket. Föreskrifterna i Vägverkets författningssamling (VVFS) är mycket omfattande.

I syfte att harmonisera bestämmelserna på fordonsområdet har det inom EG utarbetats en rad rättsakter som rör typgodkännande av fordon, s.k. helfordonsgodkännanden. Dessa rättsakter innehåller bestämmelser om berörda fordonens beskaffenhet och utrustning. För närvarande finns det EG-direktiv om helfordonsgodkännanden i fråga om personbilar, skogs- och jordbrukstraktorer samt motorcyklar och mopeder. Därutöver finns det i EG-direktiven bestämmelser om typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter. Direktiven har i svensk lagstiftning genomförts huvudsakligen genom Vägverkets föreskrifter.

Det svenska regelsystemet inom fordonsområdet är till stora delar utformat i början av 1970-talet. Både fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen trädde i kraft den 1 januari 1973. Med tiden har regelsystemet blivit tämligen svåröverskådligt. En starkt bidragande orsak till detta är att det har varit relativt komplicerat att författningstekniskt genomföra EG:s rättsakter om fordon i det svenska författningssystemet. Dessutom stämmer dagens svenska regelverk i vissa delar mindre väl överens med EG-reglerna. Som exempel kan nämnas definitionerna av de olika fordonstyperna.

En utgångspunkt för regeringens förslag i denna proposition är därför att skapa en författningsreglering av området som dels stämmer överens med EG:s nuvarande regelverk, dels möjliggör ett enkelt genomförande av framtida EG-direktiv utan att regelverket blir svårtillgängligt.

Ytterligare en omständighet som bidrar till att dagens regelverk framstår som svåröverskådligt är uppdelning av bestämmelserna mellan å ena sidan fordons- och terrängtrafikkungörelserna och å andra sidan myndighetsföreskrifter. Det är visserligen naturligt att de mycket detaljerade tekniska bestämmelserna meddelas på myndighetsnivå. Detta får emellertid inte leda till att regelverket i sin helhet blir svårt att överblicka. Regeringen har därför i den föreslagna författningsstrukturen strävat efter att renodla uppdelningen. Vidare innebär förslaget till ny fordonslag att bestämmelserna i terrängtrafikkungörelsen och fordonskungörelsen förs samman.

Förslaget till författningsreglering innefattar även en lagteknisk och språklig modernisering. Även detta bör leda till att reglerna blir enklare och mer enhetliga och därmed att författningsområdet blir mer överskådligt. Härigenom torde resurser för kontroll och tillsyn kunna frigöras inom området.

5 Nuvarande ordning

5.1 Det svenska regelverket

5.1.1 Inledning

Regelverket inom fordonsområdet är mycket omfattande. Av tradition meddelas de flesta bestämmelserna i förordning eller myndighetsföreskrifter. Grunden för detta står att finna i lagen (1975:88) om bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. I lagen bemyndigas regeringen, eller den myndighet som regeringen överlåter kompetensen till, att meddela föreskrifter på fordonsområdet.

Nedan redogörs kortfattat för de viktigaste författningarna på fordonsområdet. En utförligare redogörelse för regelverket har lämnats av utredningen (se betänkandet s. 87 ff.).

5.1.2 Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen

Fordonskungörelsen

Fordonskungörelsen (1972:595) innehåller bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon. Undantag görs dock för terrängfordon, fordon för militära ändamål, fordon som är avsedda att användas av gående samt fordon som används uteslutande inom inhägnat område (1 §).

I 7–33 §§ finns bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Grundregeln är att ett fordon får användas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt är lämpligt för trafik (7 §). Fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som har godkänts enligt rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹, rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul² eller rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon³ eller särdirektiven till dessa ramdirektiv skall normalt anses överensstämma med svenska krav på fordons beskaffenhet och utrustning (7 a §). De därpå följande para-

¹ EGT L 042, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

² EGT L 084, 28.3.1974, s. 10 (Celex 31974L0150).

³ EGT L 225, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0024).

graferna innehåller närmare krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning. De är i många fall tämligen detaljerade. Trots detta är de långt ifrån fullständiga. För att få full information om vilka krav som ställs på en viss typ av fordon i fråga om beskaffenhet och utrustning är läsaren hänvisad till Vägverkets författningssamling.

Allmänna bestämmelser om kontroll av fordon finns i 34–35 §§. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag (numera Det Norske Veritas Inspection AB) är besiktningsorgan och skall pröva godkännanden inom respektive bolags kontrollområde (34 a §). Bolagens kontrollområden och de närmare bestämmelserna om besiktningsorganen finns i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, se nedan.

Godkännande vid de typer av kontroller och inspektioner av fordon som regleras i fordonskungörelsen utgör i de flesta fall en förutsättning för att fordonet skall få brukas i trafik. De kontroller och inspektioner som regleras i kungörelsen är följande.

Registreringsbesiktning regleras i 36–47 §§. Registreringsbesiktning görs för att identifiera fordonet, fastställa de uppgifter om fordonet som enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister skall föras in i vägtrafikregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg skall dock inte fordonets beskaffenhet och utrustning undersökas.

Mopedbesiktning regleras i 48–54 §§. Mopedbesiktning görs för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning och för att fastställa att fordonet är att anse som en moped klass II.

Typbesiktning regleras i 55–63 §§. Typbesiktning av ett annat fordon än en motorcykel, en moped eller ett släpfordon görs för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning och för att fastställa uppgifter som skall föras in i vägtrafikregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det besiktigade. Typbesiktning av en moped sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av att fordonstypen är att anse som en moped. Om fordonet är att anse som en moped skall det också fastställas om den tillhör klass I eller II. Av det sagda följer att reglerna om typbesiktning inte omfattar motorcyklar eller släpfordon. I 55 a § finns bestämmelser om *EG-typgodkännande* av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i enlighet med direktiven 70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG och i enlighet med särdirektiven till dessa ramdirektiv.

Kopplingsbesiktning regleras i 66–68 §§. Kopplingsbesiktning görs för att fastställa att kopplingsanordningen mellan en bil och en släpvagn är i föreskrivet skick. Som huvudregel får en släpvagn med en totalvikt över tre ton dras av en bil endast om den har godkänts för koppling till bilen.

Lämplighetsbesiktning regleras i 69–73 §§. Lämplighetsbesiktning görs för att fastställa att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Godkännande vid en lämplighetsbesiktning krävs för att en buss, en lastbil eller ett släpfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran, för att en personbil skall få användas vid övningskörning i trafikskola, för att ett fordon som kopplats till ett motorfordon skall få användas för personbefordran och för att en bil skall få registreras som utryckningsfordon.

Kontrollbesiktning regleras i 74–89 §§. Kontrollbesiktning görs för att kontrollera den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och för kontroll av att kraven i fråga om taxameter är uppfyllda. Fordon från och med 1951 års modell skall genomgå periodiskt återkommande kontrollbesiktning.

Övervakning genom Vägverket regleras i 90 §. Enligt denna bestämmelse får Vägverket förelägga ägaren av ett motorfordon och ett släpfordon att inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning.

Flygande inspektion regleras i 91–97 §§. Flygande inspektion görs för att kontrollera ett motordrivets fordons eller ett släpfordons beskaffenhet och utrustning. Inspektionen får genomföras av fordon som anträffas på väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att fordonet är bristfälligt och att det i nära anslutning till anträffandet har använts på väg. Inspektionen skall förrättas av en polisman eller en bilinspektör som Rikspolisstyrelsen har förordnat. Förrättningsmannen får biträdas av en tekniker.

Om ett fordon som inställs till en kontroll- eller registreringsbesiktning eller genomgår en flygande inspektion har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall det beläggas med körförbud. Ett körförbud gäller till dess fordonet ställs in för kontrollbesiktning. Om körförbud inte meddelas, men fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas skall ägaren föreläggas att åtgärda bristerna och därefter inställa fordonet för ny kontrollbesiktning. Om ett sådant föreläggande inte efterföljs inom förelagd tid inträder körförbud för fordonet (83 och 93 §§). Ett föreläggande om kontrollbesiktning skall dock inte utfärdas om bristerna är enkla och inte förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen (84 §). Om sådana brister upptäcks vid en flygande inspektion skall fordonets ägare föreläggas att avhjälpa dem (93 §).

I vissa fall kan fordonets ägare låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad i stället för att ställa in det för kontrollbesiktning efter ett föreläggande därom (84 a § och 93 §). Om fordonets ägare förelagts att åtgärda enkla brister på fordonet får han låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad. Verkstaden skall då utfärda ett intyg om att fordonet provats och att bristerna åtgärdats. Vägverket prövar därefter om fordonet kan godkännas med stöd av intyget.

Inspektion hos försäljare regleras i 98–100 §§. Sådan inspektion kan företas hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen. Inspektionen utförs av en bilinspektör. Förrättningsmannen har rätt att få tillträde till lokaler och områden där fordon är uppställda. Vid en inspektion får förrättningsmannen meddela körförbud för fordon som har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten.

Övervakning genom polisman regleras i 101 §. Även om en flygande inspektion inte har utförts får en polisman meddela körförbud för en personbil, en lätt lastbil, en motorcykel, en moped eller ett lätt släpfordon, om det klart framgår att fordonet har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om bristerna inte är så stora, men ändå klart är av mer än ringa betydelse, får ägaren i stället föreläggas att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordo-

net för kontrollbesiktning. Övervakning genom polisman får ske om fordonet har anträffats på väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det strax dessförinnan har använts på vägen.

Vägverket och Socialstyrelsen (när det gäller viss utrustning i ambulanser etc.) har bemyndigats att utfärda ytterligare föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning och om kontroll av fordon (102–104 a §§).

Den som bryter mot vissa närmare angivna bestämmelser i fordonskungörelsen kan dömas till böter eller penningböter (105–113 §§). Vidare skall en polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annan väsentlig olägenhet om fordonet framförs i strid med bestämmelserna i fordonskungörelsen eller med föreskrift som har meddelats med stöd av kungörelsen (114 §).

En fordonsägare får begära Vägverkets prövning av körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan. Även vissa andra särskilt uppräknade beslut av ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket (115 §). I övrigt får beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan inte överklagas (116 §). Med vissa undantag får Vägverkets beslut överklagas hos regeringen (117 §).

Terrängtrafikkungörelsen

Terrängtrafikkungörelsen (1972:594) innehåller bestämmelser om terrängfordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av terrängfordon. Kungörelsen är uppbyggd på samma sätt som fordonskungörelsen och innehåller samma typ av bestämmelser.

I avsnittet om kontroll av terrängfordon görs ofta rena hänvisningar till fordonskungörelsen. I övrigt är bestämmelserna i stort sett utformade på samma sätt som där. Vissa bestämmelser har dock anpassats till förhållanden som är specifika för terrängfordon. Exempelvis krävs godkännande vid en lämplighetsbesiktning för att ett terrängfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran och för att ett terrängmotorfordon skall få användas i en uthyrningsrörelse. Bestämmelser om kopplingsbesiktning och övervakning genom polisman saknas i terrängtrafikkungörelsen.

5.1.3 Lagstiftningen om motorfordons avgasrening

Lagstiftningen om motorfordons avgasrening – lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening – utgör ett komplement till fordonskungörelsen (1972:595). I författningarna regleras gällande krav beträffande motorfordons utsläpp av avgaser. Lagen syftar till att förebygga att bränsle till motorfordon eller utsläpp av förbrukat bränsle från motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön (1 § lagen).

Bilar delas in i miljöklasser (4 § lagen). Kravet på miljöklassning är tillämpligt på personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt om högst 3 500 kg samt på tunga lastbilar och tunga bussar som är försedda med dieselmotor. Däremot omfattas inte tunga bensindrivna fordon med

en totalvikt över 3 500 kg av systemet med miljöklasser. Meningen är att miljöklasssystemet skall kopplas till ekonomiska styrmedel. I förordningen finns ytterligare bestämmelser om avgasreningskrav och miljöklasser. I tre bilagor till förordningen regleras de närmare avgasreningskraven för olika fordonstyper.

Tillverkaren och den som yrkesmässigt för in fordon i Sverige för en tillverkares räkning ansvarar, under vissa förutsättningar, för att bilar uppfyller avgasreningskrav även efter det att de har tagits i bruk (15–19 §§ lagen). Det s.k. tillverkaransvaret delas upp i en offentlighetsrättslig och en civilrättslig del. Det offentlighetsrättsliga ansvaret innebär att tillverkaren kan åläggas att vidta rättelse om en fordonstyp inte uppfyller kraven på avgasreningsystemets hållbarhet. Det civilrättsliga ansvaret omfattar enskilda bilar med en totalvikt av högst 3 500 kg. Tillverkaren ansvarar gentemot ägarna för att brister åtgärdas kostnadsfritt om fordonen inte uppfyller gällande krav.

Naturvårdsverket ansvarar för tillsynen över lagens efterlevnad (16 § förordningen).

I lagen finns även bestämmelser om typgodkännande av en fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet i fråga om avgasrening (7–12 §§ lagen). Naturvårdsverket är typgodkännandemyndighet (7 § förordningen). Reglerna om typgodkännande är hämtade från rådets direktiv 70/156/EEG och rådets direktiv 92/61/EEG. I det svenska regelverket finns alltså bestämmelser om typgodkännande av fordon såväl i fordonskungörelsen som i lagstiftningen om motorfordons avgasrening.

5.1.4 Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet skall nationell typbesiktning, registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och andra slag av nationella besiktningar beträffande fordon utföras av de besiktningsorgan som anges i lagen (1 §). Besiktningsorganen är enligt lagen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag (numera Det Norske Veritas Inspection AB). För varje organ anges det besiktningsområde inom vilket organet skall utföra besiktningar (2 §). Besiktningsorganen skall ha en oberoende ställning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utövandet av besiktningsverksamheten m.m. (3 §). Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över besiktningsorganens verksamhet (5 §). Besiktningsorganen får ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för besiktningarna (7 §). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna åt ett besiktningsorgan att besluta i ärenden som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon (8 §). Detta har regeringen gjort i 34 a § fordonskungörelsen (1972:595).

5.2 Internationella bestämmelser om fordon

5.2.1 EG:s regelverk

Inledning

För att åstadkomma en harmonisering av medlemsstaternas nationella lagstiftning har det inom EG utarbetats tre direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning beträffande typgodkännande av olika fordonstyper. Dessa är

1. rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon,
2. rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, och
3. rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

Direktiven, med senare ändringar, är tämligen översiktliga och behandlar endast hur typgodkännande av fordon går till. De brukar benämnas *ramdirektiv*. De närmare krav på fordonens beskaffenhet och utrustning som skall vara uppfyllda för att ett typgodkännande skall kunna utfärdas meddelas i s.k. *särdirektiv*. De tre ramedirektiven behandlas i de följande avsnitten. För en fylligare beskrivning av direktiven och övrig EG-lagstiftning på fordonsområdet hänvisas till utredningens betänkande s. 110 ff.

Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon var det första ramedirektivet. Direktivet har ändrats vid ett flertal tillfällen. Den mest omfattande ändringen gjordes genom rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 om ändring av direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁴.

Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat intygar att en fordons- typ, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller kraven i ramedirektivet och i de tillämpliga särdirektiven. För personbilar, i direktivet benämns denna fordonskategori M1, kan dessutom tillverkaren erhålla ett helfordonsgodkännande, dvs. ett godkännande för en fordonstyp. Tanken är att reglerna om helfordonsgodkännande i framtiden skall kunna tillämpas på samtliga fordonskategorier. Den 20 november 2001 utfärdades ett direktiv som medger att bussar i framtiden

⁴ EGT L 225, 10.8.1992, s. 1 (Celex 31992L0053).

helfordonsgodkänns med stöd av bestämmelserna i rådets direktiv 70/156/EEG. Det nya direktivet – 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/EG⁵ – publicerades i Europeiska gemenskapernas officiella tidning den 13 februari 2002. Direktivet skall vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 13 augusti 2003.

Bestämmelserna i rådets direktiv 70/156/EEG innebär bland annat följande. En tillverkare kan ansöka om typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter hos godkännandemyndigheten i någon medlemsstat (i Sverige Vägverket och Naturvårdsverket, se 55 a § fordonskungörelsen [1972:595]). Typgodkännande av ett komplett fordon kan ske genom en serie enskilda godkännanden av samtliga ingående system, komponenter och separata tekniska enheter samt, då fordon tillverkas i flera etapper under medverkan av flera tillverkare, genom sammantagna godkännanden av de olika produktionsstaperna.

En medlemsstat får vägra att bevilja typgodkännande för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som uppfyller direktivens föreskrifter, men som den finner utgöra en allvarlig risk för trafiksäkerheten.

En tillverkare som innehar ett typgodkännandeintyg skall utfärda ett intyg om överensstämmelse, Certificate of Conformity (CoC), för varje tillverkat fordon. Intyget om överensstämmelse skall följa fordonet under hela dess livslängd. På komponenter och separata tekniska enheter för vilka typgodkännande finns skall tillverkarens handelsnamn eller varumärke och typbeteckning i stället fästas.

Medlemsstaterna får på tillverkarens begäran bevilja undantag från krav i direktiven för fordon som tillverkas i små serier och för fordon i slutserier. Ett fordon anses ingå i en slutserie när intyget om överensstämmelse har upphört att gälla på grund av att nya strängare bestämmelser har införts i ett nytt särdirektiv. Sådana fordon kan alltså med stöd av undantag fortsätta att tas i bruk under en övergångsperiod.

I fall där fordon, komponenter eller separata tekniska enheter utnyttjar teknik eller principer, som genom sina speciella egenskaper inte kan uppfylla krav i direktiven, kan medlemsstaten bevilja ett typgodkännande vars giltighet begränsas till dess eget territorium. Inom en månad skall intyget sändas till övriga medlemsstater och till EG-kommissionen. Samtidigt skall medlemsstaten till kommissionen sända en begäran om tillstånd att få bevilja ett typgodkännande i enlighet med direktivet.

När en medlemsstat beviljar typgodkännande skall den vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att lämpliga föranstaltningar har gjorts för att säkerställa att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna stämmer överens med den godkända typen.

Om en medlemsstat som beviljat ett typgodkännande finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om

⁵ EGT L 42, 13.2.2002, s. 1 (Celex 32001L0085).

överensstämmelse inte stämmer överens med den typ den har godkänt, skall den vidta nödvändiga åtgärder och underrätta övriga medlemsstater.

Rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul

I rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul finns bestämmelser om typgodkännande av traktorer, motsvarande de regler som gäller för motorfordon. Direktivet, som senast ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och om ändring av rådets direktiv 74/150/EEG⁶, är tillämpligt på traktorer som är försedda med luftfyllda däck och som är konstruerade för en hastighet mellan 6 och 40 km/tim.

De materiella bestämmelserna i direktivet påminner till stor del om vad som enligt direktiv 70/156/EEG gäller för motorfordon. Det finns möjlighet att godkänna hela fordon, s.k. helfordonsgodkännande, enligt direktivet.

Rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon

I rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon finns bestämmelser om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

Direktivet, som ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG av den 20 mars 2000 om hastighetsmätare för två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon⁷, är tillämpligt på mopeder, motorcyklar samt tre- och fyrehjuliga motorcyklar och mopeder.

De materiella bestämmelserna är till stora delar överensstämmande med dem i de båda andra ramdirektiven. Det finns även enligt detta direktiv möjlighet att godkänna hela fordon, s.k. helfordonsgodkännande.

5.2.2 Internationella överenskommelser

Sverige tillträdde den 3 april 1959 Överenskommelsen den 20 mars 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (SÖ 1959:28). Enligt överenskommelsen skall de fördragslutande staterna ömsesidigt erkänna typgodkännanden som meddelats i överensstämmelse med överenskomna villkor. Dessa villkor anges i reglementen som utarbetas under ledning av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE). För närvarande finns det 112

⁶ EGT L 173, 12.7.2000, s. 1 (Celex 32000L0025).

⁷ EGT L 106, 3.5.2000, s. 1 (Celex 32000L0007).

reglementen som gäller s.k. ECE-typgodkännande. I överenskommelsen finns det också bestämmelser om hur varje land skall förfara när en tillverkare ansöker om typgodkännande enligt reglementena.

1958 års överenskommelse har ändrats och kallas nu Överenskommelsen om antagande av enhetliga föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade i enlighet med dessa föreskrifter ("Reviderad överenskommelse av år 1958"). Genom ändringen blev det möjligt för regionala organisationer för ekonomisk integration att ansluta sig. EU anslöt sig den 27 november 1997. Den reviderade överenskommelsen innehåller, liksom den ursprungliga, regler om förfarandet vid typgodkännande. Den reviderade överenskommelsen gäller inte bara typgodkännande av utrustning och delar, utan även om typgodkännande av fordon. Än så länge saknas emellertid reglementen om typgodkännande av hela fordon.

Den ursprungliga överenskommelsen och den reviderade överenskommelsen tillämpas i Sverige genom kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande.

5.2.3 Något om förhållandet mellan EG:s och ECE:s system för typgodkännande

EG:s och ECE:s system för typgodkännande har under en lång tid varit två separata system som har funnits sida vid sida utan att påverka varandra. I och med att EU år 1997 anslöt sig till den reviderade ECE-överenskommelsen har emellertid de reglementen som antas inom ECE-systemet i hög grad kommit att påverka EG-systemet. De reglementen som EU ansluter sig till blir nämligen utan ytterligare beslut en del i EG:s typgodkännandesystem. Detta innebär att en ansökan om EG-typgodkännande skall prövas mot de tekniska regler som finns i ett ECE-reglemente om EU har anslutit sig till det.

Den fordonstillverkare som vill typgodkänna ett fordon måste alltså välja enligt vilket system han vill att ansökan skall prövas.

6 Ny författningsstruktur

Regeringens förslag och bedömning: De nuvarande bestämmelserna på fordonsområdet delas upp i olika författningsnivåer. I en ny lag – fordonslagen – ges dels de bestämmelser som enligt regeringsformen måste meddelas genom lag, dels andra bestämmelser om fordonskontrollen som är särskilt ingripande för den enskilde. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon samt de grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning bör ges i förordning.

Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art bör meddelas genom myndighetsföreskrifter. Fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) upphävs när det nya regelverket träder i kraft.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i denna del tillstyrker förslaget. Flera remissinstanser, bl.a. *Länsrätten i Dalarnas län*, *Åklagarmyndigheterna i Malmö* och *Umeå* samt *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*, pekar på att den föreslagna författningsstrukturen leder till att bestämmelserna på fordonsområdet blir över-skådliga och tillgängliga för de som skall tillämpa dem. *Rikspolisstyrelsen* anser att lagen bör ges ett namn som bättre stämmer överens med dess innehåll.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) finns det ett allmänt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter på trafikområdet, innefattande föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt registrering och annan kontroll av fordon. Detta bemyndigande omfattar även rätt för regeringen att delegera föreskriftsrätt till en myndighet. Med stöd av bemyndigandelagen har de centrala fordonsbestämmelserna samlats i två av regeringen beslutade kungörelser, fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594), som innehåller bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon.

Vid sidan av fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen finns fordonsbestämmelser av olika slag i ett antal olika författningar på förordningsnivå. I dessa regleras speciella frågor, såsom i exempelvis förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige, förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg och i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97). Vissa av dessa förordningar gäller enbart fordon, medan andra är generella men tillämpas även på fordon.

Vidare finns det ett antal lagar på fordonsområdet. Bland dessa kan nämnas lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Lagarna kompletteras av förordningar.

Genom bemyndigande i förordningarna finns det ett mycket stort antal myndighetsföreskrifter på fordonsområdet. Numera är det främst Vägverket som meddelar sådana föreskrifter, men fortfarande gäller vissa äldre föreskrifter meddelade av det förutvarande Trafiksäkerhetsverket (TSV). Dessutom finns det föreskrifter om fordon som har meddelats av Naturvårdsverket, Socialstyrelsen och Försvarmakten.

Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot bland annat husrannsakan och liknande intrång. Med husrannsakan förstås varje av myndighet företagen undersökning av hus, rum eller slutet förvaringsställe oavsett syftet med undersökningen (se prop. 1975/76:209 s. 147). Vidare följer av 2 kap. 8 § regerings-

formen att varje medborgare är tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna detta. Enligt 2 kap. 12 § regeringsformen får de fri- och rättigheter som avses i bland annat 6 och 8 §§ i viss utsträckning begränsas genom lag. Efter bemyndigande i lag får de dessutom begränsas genom annan författning i de fall som anges i 8 kap. 7 § första stycket 7 och 10 §. Den förstnämnda bestämmelsen gäller föreskrifter om förbud att röja sådant som någon har erfarit i allmän tjänst eller under utövande av tjänsteplikt och den sistnämnda anger att regeringen efter bemyndigande i lag kan bestämma att en föreskrift i lagen skall börja eller upphöra att tillämpas.

Av det anförda följer att ett bemyndigande i lag inte räcker för att regeringen eller en myndighet skall få föreskriva om husrannsakan eller liknande intrång. Inte heller torde ett lämnat samtycke från den som utsätts för intrånget kunna åberopas som stöd för ett sådant (se JO 1991/92 s. 114). I den del regleringen på fordonsområdet innefattar olika former av besiktningar eller andra inspektioner som kräver att besiktningsmannen, polisen eller någon annan har tillträde till slutna utrymmen, torde det därför krävas att en sådan rätt för besiktningsmannen eller polismannen meddelas genom lag.

Den i 2 kap. 8 § regeringsformen tillförsäkrade rätten för envar att förflytta sig inskränks tillfälligt för dem som färdas i ett fordon när fordonet stoppas vid väggkanten för t.ex. en flygande inspektion. Polisens rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387). I praktiken är det emellertid inte ovanligt att av polismyndigheten anställda bilinspektörer stoppar fordon för flygande inspektion.

För att uppfylla regeringsformens normgivningsbestämmelser är det således nödvändigt att genom lag meddela de bestämmelser på fordonsområdet som innebär husrannsakan o.d. och som innebär en inskränkning i rörelsefriheten. Lagform är också motiverad för den grundläggande regleringen av myndighetsutövningen i ett antal andra fall där mer eller mindre ingripande åtgärder aktualiseras.

Som utredningen har konstaterat finns det i dag inte någon lag där det är naturligt att föra in dessa bestämmelser. Regeringen anser därför att det bör införas en ny lag på fordonsområdet som huvudsakligen behandlar kontroll av fordon. I en sådan lag bör alltså ingå dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste ges i lag, dels andra bestämmelser om fordonskontrollen som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. bestämmelser om olika tillstånd, godkännanden och återkallelser.

En viktig utgångspunkt för översynen i denna proposition är att regelverket blir så överskådligt och tydligt som möjligt och det är då önskvärt att alla de bestämmelser som har ett naturligt samband återfinns på ett och samma ställe. Lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet har ett nära samband med frågor som rör kontroll av fordon. Det är därför naturligt att den lagen arbetas in i den nya lagen.

Utredningen har föreslagit att den nya lagen skall benämnas Fordonslagen. Rikspolisstyrelsen har invänt mot det namnet och anser mot bakgrund av att lagen i huvudsak tar sikte på kontroll av fordon, att den bör ges ett namn som anknyter bättre till innehållet. Visserligen kommer lagen till största delen att innehålla bestämmelser om kontroll av fordon. Med stöd av bemyndiganden i lagen kommer dock andra bestämmelser

på fordonsområdet, t.ex. om fordons beskaffenhet och utrustning, att meddelas. Med hänsyn härtill anser regeringen att det av utredningen föreslagna namnet på lagen ger en tillräckligt tydlig bild av de bestämmelser som den kommer att innehålla.

Med stöd av bemyndigandet i den nya lagen bör det utfärdas en ny fordonsförordning som tillsammans med lagen kan ersätta såväl den nuvarande fordonskungörelsen som terrängtrafikkungörelsen. Bestämmelserna i kungörelserna kan i stor utsträckning föras över till den nya förordningen. De behöver dock moderniseras och arbetas om redaktionell.

I syfte att renodla regleringen på fordonsområdet bör merparten av bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning föras över till myndighetsföreskrifter. Vidare bör även detaljrika bestämmelser av administrativ art meddelas på föreskriftsnivå.

7 Den nya fordonslagen

7.1 Vissa lagtekniska överväganden

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen samlas de viktigaste bestämmelserna om varje kontrollform samt grundläggande bestämmelser om själva kontrollen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. *Kammarrätten i Sundsvall* anser dock att lagen i vissa avseenden skulle innehålla en utförligare reglering, medan lagens reglering i andra avseenden skulle kunna vara mer sparsam.

Skälen för regeringens förslag: Det huvudsakliga skälet bakom regeringens förslag till en ny lag på fordonsområdet är, som konstaterades i det föregående avsnittet, att vissa av de bestämmelser som reglerar kontrollen av fordon är sådana att de enligt regeringsformen måste ges i lag.

Hur bör då den nya lagen utformas i författningstekniskt och redaktionellt hänseende? Utredningen har föreslagit att ett kapitel i lagen skall innehålla en beskrivning av varje kontrollform. I samma kapitel bör enligt utredningen vissa för enskilda särskilt ingripande bestämmelser tas upp i anslutning till den aktuella kontrollformen. Som exempel på sådana särskilt ingripande bestämmelser anger utredningen möjligheten att återkalla ett tillstånd till typgodkännande. Vidare har utredningen föreslagit att de befogenheter som den som utför de olika typerna av kontroll har, t.ex. rätt till tillträde till ett fordon, skall anges i ett särskilt kapitel i lagen.

De flesta remissinstanser har inte haft någon invändning mot utredningens nu beskrivna förslag. *Kammarrätten i Sundsvall* menar dock att lagen borde disponeras annorlunda och dessutom innehålla vissa andra bestämmelser än dem som utredningen har föreslagit. *Kammarrätten kon-*

staterar visserligen att de bestämmelser som måste meddelas genom lag, med något enstaka undantag, återfinns i utredningens förslag till fordonslag. Den bestämmelse som kammarrätten synes mena saknas i utredningens lagförslag är övergångsbestämmelsen avseende beslut som har meddelats innan den nya lagen träder i kraft (se vidare avsnitt 10). Enligt kammarrätten skulle dock en omdisposition av lagen vara att föredra för att mera samlat reglera dels vilka myndigheter och organ som beslutar inom respektive kontrollområde, dels vilka verkningar olika beslut kan ha för den enskilde. Som exempel nämner kammarrätten den närmare innebörden av respektive kontrollform och dess betydelse för den enskilde. Genom en omdisposition av lagen skulle enligt kammarrätten läsbarheten för den icke initierade öka.

Bestämmelserna på fordonsområdet är mycket omfattande och ofta föremål för ändring. Ändringsfrekvensen har dessutom accelererat relativt kraftigt efter Sveriges inträde i EU. Dessa omständigheter medför att så få bestämmelser som möjligt bör tas in i lagen. Samtidigt är det dock viktigt att lagen inte blir så knapphändig och urvattnad att den blir svår att förstå. Regeringen anser, i likhet med flera remissinstanser, att utredningens förslag innebär en rimlig balans mellan dessa båda motstående intressen. Regeringen har därför valt att disponera förslaget till ny fordonslag i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag.

I de följande avsnitten görs en genomgång av de olika kontrollformerna och regeringens ställningstagande till dels hur dessa bör beskrivas i lagen, dels vilka övriga bestämmelser angående varje kontrollform som är sådana att de bör tas in i lagen, se avsnitt 7.4–7.13. Därefter behandlas vilka befogenheter den som utför kontrollerna bör ha, se avsnitt 7.14–7.16.

7.2 Lagens innehåll och tillämpningsområde

Regeringens förslag: Den nya fordonslagen innehåller bestämmelser om kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter, kontroll av fordons last, kontroll av färdskrivare och taxameter samt av användningen av dessa. Vidare innehåller lagen bestämmelser om den verksamhet som bedrivs av besiktningorgan på fordonsområdet. Slutligen innehåller lagen bemyndigande att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning. Vissa närmare angivna kategorier av fordon undantas från lagens tillämpningsområde.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I lagens inledande kapitel bör dess innehåll och tillämpningsområde slås fast. Det bör där framgå att lagen innehåller bestämmelser om kontroll av fordon, men även därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Skälet härför är att bestämmelserna om typgodkännande inte bara omfattar fordon utan även system, komponenter och separata tekniska enheter, se vidare avsnitt 7.4.

I avsnitt 7.13 föreslår regeringen att det i lagen tas in bestämmelser om kontroll av fordons last samt av färdskrivare och taxameter. Detta bör komma till uttryck i bestämmelsen om lagens innehåll. Vidare föreslås att de bestämmelser som i dag finns i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet förs över till den nya lagen, se avsnitt 7.17.3. Det bör därför i den bestämmelse som anger lagens innehåll framgå att lagen gäller den verksamheten.

I avsnitt 6 redovisas bedömningen att bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning bör meddelas på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. Dessa bestämmelser måste grunda sig på ett bemyndigande som lämpligen tas in i den nya fordonslagen. Med hänsyn härtill bör det i lagens inledning framgå att den innehåller ett sådant bemyndigande.

De fordonskategorier som undantas från fordonskungörelsens (1972:595) och terrängtrafikkungörelsens (1972:594) bestämmelser bör undantas även från den nya lagen. Detta innebär att lagen inte kommer att gälla fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål, motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon samt fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller liknande inhägnade områden.

I avsnitt 9.2 föreslås en ny definition av lekfordon. Som framgår där anser regeringen – i likhet med utredningen – att dessa typer av fordon bör undantas från den nya lagens tillämpningsområde. Fordonen kommer i stället att underkastas bestämmelserna i lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.

7.3 Definitioner

Regeringens förslag: Definitioner av begreppen besiktningstekniker, besiktningsorgan, bilinspektör och tekniker tas in i den nya fordonslagen. I övrigt hänvisar lagen när det gäller definitioner av de begrepp som används i lagen till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget. *Rikspolisstyrelsen* lämnar dock synpunkter på den närmare utformningen av definitionen av bilinspektör, medan *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* föreslår att den moderna beteckningen besiktningstekniker används i stället för den av utredningen föreslagna beteckningen besiktningsman.

Skälen för regeringens förslag: Vissa av de begrepp som används i den nya fordonslagen bör lämpligen definieras i lagens inledning.

Begreppet *besiktningsorgan* är inte definierat i fordonskungörelsen (1972:595). I stället hänvisas det varje gång begreppet används i kungörelsen till lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Inte heller den lagen innehåller någon egentlig definition av begreppet. Däremot framgår det där att *Aktiebolaget Svensk Bilprovning*, *SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag* och *SAQ Kontroll*

Aktiebolag (numera Det Norske Veritas Inspection AB) är besiktningsorgan.

I avsnitt 7.17.3 förslår regeringen att bestämmelserna i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet förs över till den nya lagen. En lämplig definition av besiktningsorgan är därför att en hänvisning görs till den bestämmelse där de olika bolagen räknas upp.

I fordonskungörelsen finns ingen definition av de personer som är anställda hos besiktningsorganen för att utföra kontroller. I stället anges genomgående att besiktningsorganen utför kontroller och fattar beslut om t.ex. körförbud. Som exempel kan nämnas 83 § enligt vilken bestämmelse ett besiktningsorgan får meddela körförbud för ett fordon. I den nya lagen ges den person som utför en kontroll rätt att vidta vissa åtgärder för att kunna fullgöra kontrollen, se vidare avsnitt 7.15. Mot den bakgrunden finns det ett behov av att i lagen definiera de personer som för ett besiktningsorgans räkning utför kontrollen. Utredningen har föreslagit att de aktuella personerna i enlighet med den beteckning som i praktiken har använts fram till i dag bör ges beteckningen besiktningsman. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, som är arbetsgivare för flertalet av de aktuella personerna, har emellertid meddelat att bolaget fattat ett principbeslut att använda beteckningen besiktningsstekniker. Enligt bolaget är denna beteckning i förhållande till besiktningsman mer modern och tidsenlig samt dessutom könsneutral. Enligt regeringens uppfattning är den av Aktiebolaget Svensk Bilprovning föreslagna beteckningen, *besiktningsstekniker*, lämplig för att beskriva den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar.

Inte heller begreppet *bilinspektör* finns definierat i fordonskungörelsen, trots att det där används relativt frekvent. Ofta anges endast beteckningen bilinspektör utan någon närmare förklaring såsom i bl.a. 35 och 68 §§ fordonskungörelsen. I 91 § samma kungörelse anges dock att den bilinspektör som utför en flygande inspektion skall vara förordnad av Rikspolisstyrelsen.

Samtliga bilinspektörer är anställda av en polismyndighet eller av Rikspolisstyrelsen. Det är därför som utredningen har funnit det lämpligt att definiera begreppet bilinspektör som den som har anställning som sådan hos en polismyndighet eller hos Rikspolisstyrelsen. Fråga är om det i definitionen dessutom bör anges att bilinspektören skall ha ett förordnande att utföra en viss kontroll. I dag är kravet på ett sådant förordnande beroende av vilken typ av kontroll som bilinspektören utför. Detta synes vara en lämplig ordning. Det bör således inte generellt krävas att en bilinspektör är förordnad av Rikspolisstyrelse att utföra en kontroll och det bör således inte anges i definitionen. I stället kan det genom särskilda föreskrifter regleras för vilka typer av kontroller som ett förordnande krävs.

En *tekniker* biträder enligt 91 § fordonskungörelsen förrättningsmannen vid en flygande inspektion. Teknikern benämns i fordonskungörelsen även tekniskt biträde, se t.ex. 35 §. Någon definition av tekniker eller tekniskt biträde finns inte i fordonskungörelsen. Till skillnad från bilinspektörerna är teknikerna inte anställda vid en polismyndighet utan agerar på uppdrag av en sådan myndighet. Hittills har endast hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning anställda besiktningsstekniker anlitats som tekniker. Begreppet definieras lämpligen som den som har uppdrag

som tekniker hos en polismyndighet. Av samma anledning som ovan anges beträffande bilinspektörer bör inte heller definitionen av tekniker innehålla ett krav på att denne skall vara förordnad av Rikspolisstyrelsen. Även kravet på förordnande för teknikerna kan regleras genom särskilda föreskrifter.

Övriga begrepp som används i lagen definieras lämpligen genom att en hänvisning görs till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I den lagen finns de viktigaste definitionerna inom vägtrafikområdet samlade. Bland annat finns samtliga typer av fordon definierade i lagen.

7.4 Typgodkännande

Regeringens bedömning: Dagens system med typbesiktning bör göras om till nationellt typgodkännande.

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen tas de tre typerna av typgodkännande – EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande och nationellt typgodkännande – upp som en kontrollform med den gemensamma benämningen typgodkännande. Det klargörs att ett typgodkännande får avse fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.

I lagen anges vidare att den som beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon etc. tillverkas i enlighet med typgodkännandet samt är skyldig att medverka till kontroll genom att utan ersättning bl.a. tillhandahålla fordon som behövs för kontrollen.

Dessutom anges i lagen att den myndighet som regeringen utser är typgodkännandemyndighet och att myndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller annan anläggning för att göra nödvändiga undersökningar.

Slutligen anges det i lagen att ett typgodkännande får återkallas om fordon etc. inte längre stämmer överens med den godkända typen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att de generella bestämmelser om EG-typgodkännande som finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen bör ersättas med en hänvisning till den nya fordonslagen.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har inte någon erinran mot förslagen. *Naturvårdsverket* pekar på att den nya fordonslagstiftningen måste samordnas med den nya bilavgaslagstiftningen. *Kammarrätten i Sundsvall* menar att lagen skulle bli tydligare om de olika typerna av typgodkännande inte behandlades gemensamt.

Inledning

Typgodkännande innebär kontroll och godkännande av ett fordon i en serie av identiska fordon eller komponenter (en typ), till skillnad från registreringsbesiktning och mopedbesiktning som avser kontroll och godkännande av enstaka fordon. Genom typgodkännandet anses hela

tillverkningsserien vara godkänd, under förutsättning att fordonen är i huvudsak identiska med det kontrollerade fordonet.

Typgodkännande kan ske genom EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande eller nationellt godkännande (typbesiktning).

EG-typgodkännande

De EG-rättsliga bestämmelserna om typgodkännande har beskrivits i avsnitt 5.2.1.

Ett EG-typgodkännande gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz. Det är för närvarande obligatoriskt beträffande personbilar, mopeder och motorcyklar. Detta innebär att det som huvudregel inte är tillåtet med nationella typgodkännanden beträffande dessa typer av fordon. I fråga om jordbruks- och skogsbrukstraktorer kan tillverkaren välja om han vill att gemenskapsförfarandet eller det nationella förfarandet skall tillämpas. För övriga typer av motorfordon kan än så länge endast viss utrustning och beskaffenhet – dvs. en viss egenskap hos ett fordon, såsom hur mycket det bullrar – EG-typgodkännas.

Bestämmelserna om EG-typgodkännandet finns i följande tre s.k. ramdirektiv

- rådets direktiv av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (70/156/EEG),

- rådets direktiv av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul (74/150/EEG), och

- rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

I ramdirektiven regleras hur förfarandet vid EG-typgodkännande går till. De tekniska krav som måste vara uppfyllda för att ett fordon skall typgodkännas regleras dock inte i ramdirektiven utan i ett stort antal s.k. särdirektiv.

Förutom hela fordon kan även system, komponenter och separata tekniska enheter typgodkännas enligt ramdirektiven. Ett *system* är enligt direktiven ett sådant fordonssystem, t.ex. bromsar, avgasreningssystem, anordningar och inredningsdetaljer, som omfattas av kraven i något av särdirektiven. Med *komponent* avses en anordning, t.ex. en strålkastare, som är avsedd att vara en del av ett fordon och för vilken det fastställs krav i ett särdirektiv. En *separat teknisk enhet* är en komponent, t.ex. bakre skyddsanordning, för vilken det fastställs krav i ett särdirektiv och som kan godkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp.

Förfarandet i praktiken

En fordonstillverkare som vill ha en fordonstyp EG-typgodkänd vänder sig till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. I Sverige är det Vägverket och Naturvårdsverket som är godkännandemyndigheter. Tillverkaren lämnar in en ansökan om EG-typgodkännande

till vilken skall vara fogat en teknisk information om fordonet. Denna tekniska information baseras i första hand på provningar som utförts av en s.k. teknisk tjänst. I Sverige har Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utsett bland andra Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB och Motortestcenter MTC AB till teknisk tjänst.

När godkännandemyndigheten har fått in en ansökan och all övrig information från en tillverkare skall myndigheten pröva om fordonstypen uppfyller samtliga de tekniska krav som ställs på den enligt särdirektiven. Vidare skall myndigheten kontrollera att tillverkarens rutiner för produktionsöverensstämmelse är tillräckliga, dvs. att alla tillverkade fordon av samma typ kommer att uppfylla samtliga krav. Därvid kan myndigheten ta hjälp av en teknisk tjänst. Om båda provningarna utfaller positivt skall myndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg för fordonstypen och överlämna detta till sökanden.

En tillverkare som har erhållit ett typgodkännandeintyg skall utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje fordon som tillverkas av den godkända typen. Intyget skall åtfölja fordonet under hela dess livslängd. Ett fordon för vilket tillverkaren har utfärdat ett intyg om överensstämmelse skall anses stämma överens med de tekniska kraven i samtliga medlemsländer och får i princip inte vägras registrering. Inte heller får medlemsländerna förbjuda att sådana fordon bjuds ut till försäljning.

Om det skulle visa sig att fordon för vilka det utfärdats intyg om överensstämmelse inte stämmer överens med den godkända typen kan den myndighet som har beviljat typgodkännandet vidta erforderliga åtgärder. Om det finns skäl för det får typgodkännandet därvid återkallas.

Nuvarande svenska bestämmelser om EG-typgodkännande

Nuvarande svenska bestämmelser om EG-typgodkännande inskränker sig till en paragraf i fordonskungörelsen (1972:595), 55 a §. Enligt denna skall EG-typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter för Sveriges del meddelas av Naturvårdsverket såvitt avser sex uppräknade särdirektiv och av Vägverket vad beträffar övriga direktiv om typgodkännande. Vidare följer av bestämmelsen att Naturvårdsverket får meddela föreskrifter för verkställigheten av ”sina” direktiv och att Vägverket och Naturvårdsverket skall fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige då det gäller de direktiv enligt vilka respektive myndighet skall meddela typgodkännande. Enligt 102 § fordonskungörelsen får Vägverket rent allmänt besluta ytterligare föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av fordon. I detta bemyndigande ligger att Vägverket får meddela föreskrifter angående ”sina” direktiv om EG-typgodkännande.

I 7 a och b §§ fordonskungörelsen finns kompletterande bestämmelser som innebär att fordon, komponenter och separata tekniska enheter som har godkänts i enlighet med direktiven skall anses stämma överens med kraven i fordonskungörelsen och i föreskrifter som har meddelats med stöd av kungörelsen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.

I myndighetsföreskrifter preciseras vilka tekniska krav som ställs för att en typ skall kunna godkännas. Vanligen hänvisar föreskrifterna i sin tur till tillämpliga särdirektiv.

Förutom de nämnda bestämmelserna finns det särskilda bestämmelser om EG-typgodkännande på avgasområdet i bl.a. lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

ECE-typgodkännande

Liksom EG-typgodkännandet är ECE-typgodkännandet internationellt. Det är dock inte knutet till EU utan till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE) och bygger på Överenskommelsen den 20 mars 1958 om antagande av enhetliga regler för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (SÖ 1959:28). Överenskommelsens innehåll beskrivs i avsnitt 5.2.2.

I Sverige regleras möjligheten till ECE-typgodkännande i kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Av kungörelsen framgår bland annat följande.

Tillverkare av utrustning eller delar till ett motordrivet fordon eller ett släpfordon (fordonsdetaljer) får hos Vägverket ansöka om typgodkännande av en fordonsdetalj som stämmer överens med föreskrifterna i ett reglemente som av Sverige har antagits som bilaga till överenskommelsen (1 §). Om typgodkännande meddelas skall Vägverket även meddela sökanden tillstånd att anbringa ett sådant märke som anvisas i reglementet på varje av honom tillverkad fordonsdetalj som stämmer överens med den godkända typen (2 § första stycket). Vägverket får återkalla tillståndet om det finns anledning till det (2 § tredje stycket). En fordonsdetalj som är försedd med det anvisade märket skall anses stämma överens med vad som föreskrivs i fordonskungörelsen och i med stöd därav meddelade föreskrifter om detaljens beskaffenhet. Detta gäller även beträffande en fordonsdetalj som har typgodkänts och tillverkats i en främmande stat, om den har typgodkänts enligt ett reglemente som av Sverige har antagits som bilaga till överenskommelsen i förhållande till den främmande staten (3 §). Den som använder ett märke utan tillstånd eller i strid med bestämmelserna i kungörelsen döms till böter (6 §). Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter för tillämpningen av kungörelsen och de tillämpliga reglementen skall hållas tillgängliga hos verket (4 och 5 §§).

Nationellt godkännande

Det finns för närvarande inte något ”nationellt typgodkännande” av fordon. Förfarandet att godkänna en typ av fordon behandlas i stället under beteckningen typbesiktning och tyngdpunkten i förfarandet ligger hos besiktningsorganen. Bestämmelser om typbesiktning finns i 55–62 §§ fordonskungörelsen och i 19–23 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Nedan redogörs för det huvudsakliga innehållet i dessa bestämmelser. Endast de tillämpliga bestämmelserna i fordonskungörelsen anges emellertid eftersom terrängtrafikkungörelsens bestämmelser är upp-

byggda så att de i huvudsak hänvisar till vad som gäller enligt fordonskungörelsen.

En tillverkare eller en generalagent, som vill få fordon godkända, får vända sig till Vägverket för att ansöka om tillstånd till typbesiktning (56 §). Det finns inga regler om vilka krav som skall vara uppfyllda för att ett sådant tillstånd skall utfärdas. I tillståndet skall Vägverket ange de fordonsmärken som tillståndet avser och vem som har rätt att teckna tillståndshavarens firma på de typintyg som skall utfärdas för varje tillverkat fordon av en godkänd typ (57 §). Ett tillstånd kan återkallas om det finns skäl för det (56 §).

Den som har fått tillstånd till typbesiktning får vända sig till ett besiktningorgan och anmäla ett fordon till typbesiktning. Vid typbesiktningen undersöks om fordonets beskaffenhet och utrustning stämmer överens med gällande krav samt fastställs de uppgifter som skall föras in i vägtrafikregistret vid registrering av fordon av samma typ (55 §).

Om fordonet godkänns vid typbesiktningen skall besiktningorganet tilldela det en typbeteckning och till Vägverket lämna de uppgifter som skall föras in i vägtrafikregistret (60 §).

Sedan en fordonstyp har godkänts vid en typbesiktning får tillverkaren eller generalagenten utfärda typintyg för andra fordon av samma typ. När detta har skett anses fordonet ha godkänts vid en registreringsbesiktning (62 och 63 §§).

Ett besiktningorgan får, hos den som har tillstånd till typbesiktning, undersöka fordon av en typ som har blivit besiktigad och godkänd. Om det kontrollerade fordonet avviker från typfordonet i betydande omfattning i fråga om utrustning eller beskaffenhet får besiktningorganet på begäran av Vägverket eller Naturvårdsverket meddela förbud mot att typintyg utfärdas för fordonen. Ett sådant förbud skall upphävas om tillverkaren har vidtagit godtagbara åtgärder för rättelse (61 och 62 a §§).

Förutom det ovan redovisade systemet för typbesiktning av hela fordon finns även vissa bestämmelser om nationella typgodkännanden av viss utrustning till fordon. Dessa finns intagna i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1993:18) om nationella typgodkännanden. Med stöd av föreskrifterna kan typgodkännande meddelas beträffande bl.a. påskjutsbromsar på släpvagnar som dras av bilar, förarhytter till lastbilar och traktorer, särskilda varsellyktor, cykelreflexanordningar, färdskrivare och diagramblad till färdskrivare, skyddsanordningar för barn i bilar samt bilbälten.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Typbesiktning görs om till nationellt typgodkännande

Av vad som har anförts ovan framgår att systemet för att godkänna hela serier av fordon är olika beroende på om reglerna om EG-typgodkännande eller reglerna om typbesiktning tillämpas. Denna skillnad försvårar naturligtvis förståelsen och tillämpningen av regelsystemet. I likhet med utredningen kan inte regeringen finna några sakliga skäl som talar för att låta det nationella systemet avvika mer än nödvändigt från EG-för-

farandet. De båda systemen bör därför göras så lika som möjligt. Härvid bör det svenska systemet anpassas till EG:s. Vid en sådan anpassning bör även benämningen av det nationella systemet lämpligen ändras till ”nationellt typgodkännande”.

Detta innebär bl.a. att, på samma sätt som vid EG-typgodkännande, den som har beviljats ett typgodkännande bör ansvara för att samtliga fordon tillverkas i enlighet med typgodkännandet och bör vara skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av typgodkännandet. Vidare bör innehavaren av ett typgodkännande vara skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Typgodkännandemyndigheten bör vid kontrollen ha rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och där få göra nödvändiga undersökningar. På samma sätt som gäller för EG-typgodkännanden bör godkännandemyndigheten få återkalla ett godkännande om den finner att ett fordon inte stämmer överens med den godkända typen.

Vissa av bestämmelserna om nationellt typgodkännande bör regleras i den nya fordonslagen, se nedan. De närmare bestämmelserna om hur typgodkännandet går till kan dock tas in i förordning eller i myndighetsföreskrifter.

Som framgår ovan finns det i dag en möjlighet att nationellt typgodkänna vissa fordonsdetaljer. Bestämmelser om detta finns i Vägverkets föreskrifter. Även detta system bör anpassas till bestämmelserna om EG-typgodkännande på samma sätt som typbesiktningen. Systemet med nationellt typgodkännande bör därför omfatta – förutom fordon – även system, komponenter och andra separata tekniska enheter.

Hur bör typgodkännande regleras i den nya lagen?

För att göra lagen så tydlig som möjligt vore det lämpligt att ta upp de tre formerna av typgodkännande var för sig. Härigenom skulle redan i lagen klargöras för den som skall tillämpa den vilka möjligheter som står till buds för att godkänna en fordonstyp.

Som utredningen har konstaterat går det emellertid inte att göra en ändamålsenlig beskrivning av EG-typgodkännande utan att i denna nämna de tre tillämpliga ramdirektiven. Till skillnad från vad som gäller i t.ex. Nederländerna och Tyskland har vi i Sverige valt att i lagstiftningen inte hänvisa till direktiv genom s.k. dynamiska hänvisningar. En sådan hänvisning innebär att endast direktivet i dess grundform nämns i lagtexten. Det förutsätts därvid att alla kommande ändringar av direktivet omfattas av hänvisningen. I svensk lagstiftning krävs i stället en hänvisning till såväl grunddirektivet som den senaste ändringen av direktivet. Med hänsyn till den relativt komplicerade process som krävs för att ändra en lag bör hänvisningar till direktiv så långt det är möjligt undvikas i en lag, särskilt om direktivet i fråga ändras ofta. Detta är fallet med ramdirektiven. Det äldsta av dessa, rådets direktiv 70/156/EEG, har ändrats vid nio tillfällen de senaste fem åren.

Mot bakgrund av det anförda och med beaktande av att de tre typerna av typgodkännande i sina huvuddrag är identiska finner regeringen att

det är mest lämpligt att de olika typerna av typgodkännande tas upp under den gemensamma benämningen typgodkännande i den nya fordonslagen. Det bör vidare i lagen komma till uttryck att typgodkännande kan meddelas för fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.

Som *Lagrådet* har föreslagit bör dock den nya fordonslagen innehålla en kortfattat upplysning om de tre typerna av typgodkännande. En sådan upplysning kan formuleras utan att de för EG-typgodkännandet tillämpliga ramdirektiven behöver nämnas.

Övriga bestämmelser om typgodkännande i lagen

Det finns en rad bestämmelser om typgodkännande som är så ingripande för den enskilde att de bör tas in i den nya fordonslagen. I likhet med utredningen finner regeringen att följande bestämmelser – som samtliga återfinns i direktiven om EG-typgodkännande – är sådana att de bör tas in i lagen.

– Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet.

– Den som har beviljats ett typgodkännande är skyldig att medverka till den kontroll som behövs i anledning av godkännandet. Innehavaren av ett typgodkännande är därvid skyldig att utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

– Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska system inte längre stämmer överens med den godkända typen, får myndigheten återkalla godkännandet.

Enligt typgodkännandedirektiven har typgodkännandemyndigheten rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och där göra nödvändiga undersökningar. Denna bestämmelse bör gälla generellt för samtliga typer av typgodkännande. Bestämmelsen är sådan att den enligt regeringsformens bestämmelser måste meddelas genom lag, se avsnitt 6.

Slutligen bör det i lagen anges att regeringen utser godkännandemyndighet.

Förhållandet till lagstiftningen om motorfordons avgasrening

EG:s ramdirektiv om typgodkännande reglerar godkännande av hela fordon inklusive den utrustning som har betydelse för fordonens utsläpp av avgaser. I det svenska regelverket finns emellertid bestämmelser om EG-typgodkännande för närvarande både i fordonskungörelsen och i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Utredningen föreslår att de bestämmelser i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen som är generella och som bygger på ramdirektiven om typgodkännande bör utgå och ersättas med en hänvisning till fordonslagen. Däremot anser utredningen att de bestämmelser som endast gäller motorfordons avgasrening bör finnas kvar i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, trots att de behandlar typgodkännandemyndighetens uppgifter i vissa avseenden.

Utredningen byggde sitt resonemang på förslagen i betänkandet från utredningen Avgasrening 2000, SOU 2000:12. Efter att utredningen lämnade sitt betänkande har emellertid riksdagen antagit prop. 2001/02:31 Avgasrening, m.m. (bet. 2001/02: MJU6, rskr. 2001/02:82). I propositionen behandlar regeringen Utredningens om fordonsbestämmelser m.m. förslag och anför därvid bl.a. följande på s. 42 f.

Att sammanföra lagstiftningen på avgasområdet med övriga bestämmelser på fordonsområdet kan ha vissa fördelar. Bilavgasfrågorna skiljer sig dock från övrig fordonslagstiftning genom sin nära anknytning till miljöfrågorna. Ett annat skäl för att bibehålla en särskild reglering om avgasreningskrav är det tillverkaransvar som finns på avgasreningsområdet och som ger lagstiftningen en vidare inriktning.

Utredningen om fordonsbestämmelser m.m. har i sitt betänkande föreslagit att de bestämmelser om typgodkännande som är av mer generell karaktär förs över till en ny fordonslag, medan övriga bestämmelser behålls i en särskild lag om bilavgaser. Detta skulle dock medföra att arbetet med moderniseringen av avgaslagstiftningen skulle försenas kraftigt. Särskilt mot bakgrund av att det är angeläget att kunna införa ett nytt miljöklassystem för bilar, i synnerhet för tunga fordon, bör en ändrad avgaslagstiftning införas snarast. Det finns också skäl som talar för att bestämmelsen som reglerar vilken myndighet som ansvarar för typgodkännanden vad gäller avgasreningskraven även i fortsättningen bör finnas i avgaslagstiftningen, med hänsyn till den framträdande roll typgodkännandemyndigheten får genom den nya EG-lagstiftningen om tillverkaransvar.

Regeringen saknar nu anledning att göra någon annan bedömning än den som gjordes för mindre än ett år sedan i den angivna propositionen. Det kan nu tilläggas att det med hänsyn till överskådligheten av regelverket kan vara en fördel om de bestämmelser om EG-typgodkännande som rör lagstiftningen om motorfordons avgasrening återfinns i denna lagstiftning. I den nya fordonslagen bör det dock i förtydligande syfte tas in en hänvisning till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

7.5 Registreringsbesiktning

Regeringens förslag: Registreringsbesiktning – som sker av ett fordon för att identifiera fordonet, för att fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret och för att kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning – tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

Regeringens bedömning: Registreringsbesiktningen bör renodlas så att dess koppling till kontrollbesiktningen upphör genom att kravet på en fysisk besiktning jämförbar med kontrollbesiktning tas bort. EG-typgodkända och nationellt typgodkända fordon bör i fråga om registreringsbesiktning behandlas så lika som möjligt. Dagens system, som kräver registreringsbesiktning av EG-typgodkända fordon som tidigare varit registrerade i något annat land, bör dock behållas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslagen.

Inledning

Ramdirektiven 70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG är inte tillämpliga vid godkännanden av enstaka fordon på annat sätt än att EG-typgodkännanden som har beviljats för system, komponenter eller separata tekniska enheter vid en registreringsbesiktning skall godtas oavsett vilka nationella krav som gäller.

I Sverige sker så kallade enstycksgodkännanden av mopeder klass II vid mopedbesiktning (se avsnitt 7.6) och av mopeder klass I och övriga registreringspliktiga fordon vid registreringsbesiktning.

Även om Sverige är oförhindrat att tillämpa egna nationella krav på fordons beskaffenhet och utrustning vid registreringsbesiktning, är det i praktiken så, att de svenska reglerna i huvudsak stämmer överens med EG:s och ECE:s krav för typgodkännande.

Nuvarande bestämmelser om registrering och registreringsbesiktning

Enligt 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall följande fordon vara registrerade för att få brukas.

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods på en väg som inte är enskild i andra fall än som avses i 22 § fordonsskattelagen (1988:327).

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av trafiktraktorer, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

I 13–16 §§ och 18 § lagen om vägtrafikregister finns det en rad undantag från registreringskravet.

Frågor om registrering prövas av Vägverket efter en *ansökan* av fordonets ägare om det gäller fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare, fordon som har förts in till Sverige av registrerade importörer, fordon som tidigare har varit införda i det militära fordonsregistret eller fordon som är motorredskap, dock inte bilar som är ombyggda till motorredskap. Beträffande övriga fordon prövas frågor om registrering antingen efter en *anmälan* av Tullverket om fordonet importeras av någon annan än en registrerad importör och det skall förtullas, eller efter en *anmälan* från ett besiktningsorgan sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning (6 kap. 2 och 3 §§ förordningen [2001:650] om vägtrafikregister).

Vilken kontroll av ett fordon som krävs för att det skall registreras och få tas i bruk anges inte i fordonskungörelsen (1972:595), utan framgår av regelverket om registrering av fordon. Enligt 8 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister skall ett fordon ställas av i samband med registreringen *om fordonet skall registreringsbesiktigas*. I vilka fall ett fordon skall registreringsbesiktigas anges inte i förordningen, utan framgår endast indirekt av de bestämmelser om vilka handlingar som skall bifogas en *ansökan* om registrering som finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001:118) om registrering m.m. i vägtrafikregistret. Kortfattat följer det av dessa föreskrifter att registreringsbesiktning inte krävs om fordonet kan registreras efter en *ansökan* till vilken bifogats ett typintyg eller, för ett nytt fordon, ett intyg om överensstämmelse, s.k. CoC. Beträffande övriga fordon – med undantag av fordon som förs över från det militära fordonsregistret till vägtrafikregistret – krävs det en registreringsbesiktning för att fordonet skall få tas i bruk.

Enligt 36–47 §§ fordonskungörelsen gäller bland annat följande för registreringsbesiktning. Registreringsbesiktning sker för att identifiera fordonet, fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Någon kontroll av fordonets beskaffenhet skall dock inte göras beträffande EG-typgodkända fordon. Registreringsbesiktningen får i dessa och vissa andra fall begränsas till att avse identifiering av fordonet samt fastställande av uppgifter om fordonets ursprung. I dessa fall sker ingen slutlig prövning. Vägverket kan bestämma att registreringsbesiktning skall begränsas till att avse en viss del av fordonet eller fastställande av en viss uppgift om fordonet (36 §). Med undantag för de fordon som skall anmälas till registrering av ett besiktningsorgan får endast registrerade fordon registreringsbesiktigas (37 §).

Ett fordon som har ändras efter det att det har registreringsbesiktigats eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse måste registreringsbesiktigas på nytt. Därvid skall uppges vilka ändringar som har gjorts på det (38 och 42 §§).

Om ett fordon inte godkänns vid registreringsbesiktningen kan körförbud meddelas för fordonet eller ett föreläggande meddelas fordonsägaren att inställa fordonet för ny registreringsbesiktning (45 §).

Om fordonet godkänns vid registreringsbesiktningen skall besiktningsorganet till Vägverket lämna de uppgifter som skall föras in i Vägtrafikregistret. Om fordonet inte godkänns skall besiktningsorganet i stället underrätta Vägverket om körförbud eller ett föreläggande om ny registreringsbesiktning har meddelats (47 §).

Såsom nämnts tidigare (avsnitt 7.4) innebär 63 § fordonskungörelsen att om ett typintyg utfärdas för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning.

De ovan återgivna bestämmelserna bildar ett något ”haltande” system, vad gäller typgodkända fordon. Fordon som har godkänts vid en nationell typbesiktning skall anses ha genomgått en registreringsbesiktning och sådana fordon av den godkända typen som därefter tas upp i ett typintyg kan därför anmälas till registrering utan att någon registreringsbesiktning behöver göras. EG-typgodkända fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga tillverkare eller som har förts in till Sverige av registrerade importörer registreras efter en *ansökan* av fordonets ägare. Någon regi-

streringsbesiktning krävs inte beträffande nya sådana fordon om de åtföljs av ett intyg om överensstämmelse, CoC. Om dessa förutsättningar inte är uppfyllda måste fordonet, även om det är EG-typgodkänt, registreringsbesiktigas för att få tas i bruk. För nya fordon begränsas besiktningen till att endast omfatta en identifiering av fordonet samt fastställande av de uppgifter som skall föras in i vägtrafikregistret.

I 17–18 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594) finns bestämmelser om registreringsbesiktning av terrängfordon. Dessa bestämmelser är i huvudsak identiska med bestämmelserna i fordonskungörelsen eller hänvisar till den kungörelsens bestämmelser.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Hur bör registreringsbesiktning regleras i den nya lagen?

Som framgår nedan är det regeringens bedömning att registreringsbesiktningens koppling till kontrollbesiktningen bör upphöra genom att kravet på en fysisk besiktning jämförbar med kontrollbesiktning tas bort. Trots detta kan det vara nödvändigt för den som utför en registreringsbesiktning att ha rätt till tillträde till fordonet för att t.ex. kontrollera dess identitet. Med hänsyn härtill och med beaktande av vad som anförs i avsnitt 6 bör registreringsbesiktning tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

I enlighet med utredningens förslag bör det i lagen anges att en registreringsbesiktning sker av ett enstaka fordon för att identifiera fordonet, för att fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret och för att kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Registreringsbesiktningens koppling till kontrollbesiktningen bör upphöra

En registreringsbesiktning innefattar i dag i praktiken även en fysisk kontroll av fordonet som kan jämföras med en kontrollbesiktning. Enligt 45 § fordonskungörelsen skall ett antal bestämmelser om kontrollbesiktning tillämpas även i fråga om registreringsbesiktning och om ett fordon som skall kontrollbesiktigas enligt 75 eller 77 § fordonskungörelsen godkänns vid en registreringsbesiktning skall besiktningen även anses innefatta kontrollbesiktning.

Registreringsbesiktning är det sätt som fordon styckvis kan godkännas för att tas i trafik. Detta innebär att registreringsbesiktning i flera fall är ett alternativ till typgodkännande för det fall tillverkaren inte vill få en serie fordon godkända. För att ett fordon som ingår i en typgodkänd serie skall få tas i bruk krävs det inte att det enskilda fordonet genomgår en fysisk kontroll. I syfte att förenkla regelverket och renodla de olika besiktningensformerna bör som utredningen har föreslagit kravet på att ett fordon vid registreringsbesiktningen skall genomgå en fysisk kontroll i fråga om beskaffenhet och utrustning som kan jämföras med kontrollbesiktning tas bort. Däremot måste fordonen naturligtvis genomgå en fysisk kontroll i syfte att undersöka om det uppfyller föreskrivna krav i

fråga om beskaffenhet och utrustning. Vad som nu har föreslagits leder till att registreringsbesiktningen blir mer lik de olika formerna av typgodkännande.

I ett avseende skiljer sig dock registreringsbesiktningen från typgodkännande. Även begagnade fordon, t.ex. fordon som tidigare varit registrerade i något annat land och importerats till Sverige, blir föremål för registreringsbesiktning. Från trafiksäkerhetsintresse torde det dock vara tillräckligt att dessa fordon flyter in i systemet med den återkommande kontrollbesiktningen i och med att de registreras i Sverige.

Sammanfattningsvis kommer de angivna förändringarna att leda till att samtliga fordon behandlas på samma sätt när det gäller kravet på kontrollbesiktning, oavsett om de ursprungligen registreringsbesiktigats i Sverige eller om detta har skett sedan de varit registrerade i något annat land.

Bör EG-typgodkända och nationellt typgodkända fordon behandlas lika?

Reglerna om typgodkännande skall tillämpas när en tillverkare vill att en grupp fordon, som är lika i väsentliga avseenden, skall godkännas. Bestämmelserna om typgodkännande är således inte tillämpliga på godkännande av enstaka fordon. En rimlig konsekvens av detta vore att typgodkända fordon inte skulle behöva registreringsbesiktigas. Enligt 63 § fordonskungörelsen är så fallet i dag beträffande nationellt typgodkända fordon. Motsvarande bestämmelse saknas dock beträffande vissa EG-typgodkända fordon. Dessa fordon måste således, trots att de är typgodkända, även registreringsbesiktigas.

Som framgår av avsnitt 7.4 föreslår regeringen i denna proposition att förfarandet för nationella typgodkännande, i dag benämnt typbesiktning, så långt möjligt görs identiskt med reglerna om EG-typgodkännande. Det vore därför önskvärt att nationellt typgodkända fordon och EG-typgodkända fordon behandlades lika även när det gäller registreringsbesiktning. Ett sätt att åstadkomma detta vore att samtliga EG-typgodkända fordon undantogs från kravet på registreringsbesiktning.

En sådan ordning skulle emellertid innebära problem när det gäller behovet av att identifiera fordonet. Om ett EG-typgodkänt fordon, som importerats till Sverige, inte behövde visas upp vid en besiktning skulle det finnas risk för att fordonet "registrerades på handlingarna" utan att den påstådde ägaren hade tillgång till det. Registreringen och registreringsskyltarna skulle därefter kunna användas på något annat fordon, eventuellt i brottsligt syfte. Det nu beskrivna problemet kommer att kvarstå så länge det inom EU saknas ett gemensamt regelverk för registrering av fordon.

Med hänsyn till det anförda anser regeringen – i likhet med utredningen – att det för närvarande inte är möjligt att undanta EG-typgodkända fordon, som tidigare varit registrerade i något annat land, från kravet på registreringsbesiktning. Genom att inte kräva att fordonet vid registreringsbesiktningen genomgår en fysisk kontroll motsvarande den som sker vid en kontrollbesiktning (se förra avsnittet) blir dock registreringsbesiktningen för dessa fordon enklare och billigare än enligt dagens system.

Det bör i detta sammanhang även anmärkas att regeringen tillsammans med bl.a. Vägverket under senare år har verkat för att underlätta privatimporten av fordon som tidigare varit registrerade i något annat EU-land. De svenska särregler som tidigare fanns beträffande fordons beskaffenhet och utrustning har tagits bort. Vidare har registreringsbesiktningen av nya fordon som importeras av privatpersoner inskränkts till att omfatta endast en identifiering av fordonet och ett fastställande av de uppgifter som skall föras in i vägtrafikregistret. Däremot innefattar registreringsbesiktningen av sådana fordon inte någon kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning.

7.6 Mopedbesiktning

Regeringens förslag: Mopedbesiktning – som sker av en moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning – tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 48–54 §§ fordonskungörelsen (1972:595) gäller följande i fråga om mopedbesiktning.

Mopedbesiktning sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning samt för att fastställa att fordonet är att anse som en moped klass II (48 §).

En EG-typgodkänd moped klass II får tas i bruk om den är försedd med ett typgodkännandemärke och åtföljd ett intyg om överensstämmelse. Övriga mopeder klass II får inte tas i bruk förrän de har godkänts vid en mopedbesiktning (49 §). Om en godkänd moped klass II ändras så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett utfärdat instrument över mopedbesiktning eller typbesiktning, får den inte användas förrän den efter ändringen har godkänts vid en mopedbesiktning (50 §).

Mopedbesiktning används alltså för enstycksgodkännande av nya mopeder klass II och för besiktning av äldre mopeder som har ändrats.

Vid en mopedbesiktning undersöks fordonets beskaffenhet och utrustning samt fastställs om fordonet är att anse som en moped klass II. När en moped godkänns vid en mopedbesiktning skall besiktningsorganet tilldela den en beteckning och utfärda ett besiktningsinstrument. Avskrifter av instrumentet skall skickas till Vägverket och Rikspolisstyrelsen. Besiktningsorganet, dvs. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, får ett register över de mopeder som har tilldelats beteckningar (53 §).

Den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder skall när en moped överläts förse det gällande typintyget eller besiktningsinstrumentet med en skriftlig försäkran om att mopeden under den tid han innehaft den inte har ändrats så att mopeden inte längre stämmer överens med uppgifterna i typintyget eller besiktningsinstrumentet (54 §).

I enlighet med utredningens förslag bör mopedbesiktning tas in som en särskild kontrollform i den nya lagen. Det bör därvid anges att besiktningen sker av en enstaka moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

7.7 Kopplingsbesiktning

Regeringens förslag: Kontrollformen kopplingsbesiktning utmönstras ur regelverket.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om kopplingsbesiktning finns i 66–68 §§ fordonskungörelsen (1972:595).

Kopplingsbesiktning sker för att fastställa att en kopplingsanordning mellan en bil och en släpvagn är i föreskrivet skick.

En släpvagn med en totalvikt över tre ton får dras av en bil endast om släpvagnen vid kopplingsbesiktning har godkänts för bilen, om inte Vägverket föreskriver något annat. Detta gäller dock inte en påhängsvagn och inte heller en släpvagn som dras till ett besiktningsorgan för kopplingsbesiktning eller en olastad släpvagn, som med stöd av salu-vagnslicens brukas för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till ett garage.

Vid besiktningen skall bilen och släpvagnen ställas in samtidigt och om besiktningen gäller en dolly skall även påhängsvagnen ställas in.

Om en släpvagn godkänns för koppling till en bil skall besiktningsorganet utfärda ett kopplingsintyg och sända en avskrift av intyget till Vägverket. Kopplingsintyget skall medföras under färd och på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller en polisman. Det skall vara i sådant skick att det kan läsas utan svårighet.

Vad som inte framgår av fordonskungörelsen är att kopplingsbesiktning krävs endast i ett fåtal fall. Anledningen till detta är att dåvarande Trafiksäkerhetsverket har utnyttjat möjligheten att föreskriva om undantag från 66 § fordonskungörelsen. Av föreskrifterna, som alltså gäller, framgår det att fordon av olika kopplingsklasser får kombineras på ett antal olika sätt utan att kopplingsbesiktning behöver ske, se Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1983:16) om kopplingsklasser och Trafiksäkerhetsverkets regler (TSVFS 1983:18) om släpvagnar som får dras av lastbilar utan föregående kopplingsbesiktning.

Enligt förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige krävs det inte någon kopplingsbesiktning för utländska fordon. Tolkningen av gällande bestämmelser har satts i fråga i de fall ett svenskregistrerat fordon kopplas ihop med ett fordon som är registrerat i utlandet. Enligt gällande praxis krävs det kopplingsbesiktning om släpfordonet är registrerat i Sverige, men inte om det är registrerat i utlandet.

Dagens system där ett stort antal fordon genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter är undantagna från kravet på kopplingsbesiktning är svår-

överskådligt. Dessutom menar Aktiebolaget Svensk Bilprovning enligt utredningen att det finns behov av att utöka systemet med kopplingsklasser, eftersom det för närvarande inte rymmer alla fordonstyper och viktklasser. Härtill synes det, som utredningen har konstaterat, inte finnas sakliga skäl till den nuvarande skillnaden i behandlingen av svenska och utländska drag- och släpfordon.

Mot den angivna bakgrunden instämmer regeringen i utredningens bedömning att de frågor som rör sammankopplingen av fordon helt bör regleras på föreskriftsnivå på sätt som i dag gäller för de olika kopplingsklasserna. Härigenom torde regelverket bli mera överskådligt och dessutom neutralt i förhållande till var de sammankopplade fordonen är registrerade. Vid denna bedömning kan bestämmelserna om kopplingsbesiktning utmönstras ur regelverket.

7.8 Lämplighetsbesiktning

Regeringens förslag: Lämplighetsbesiktning – som sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen – tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

I lagen anges vidare att ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning får återkallas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om lämplighetsbesiktning finns i 69–73 §§ fordonskungörelsen (1972:595) och 24–28 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I de fall bestämmelserna i de båda kungörelserna är likalydande anges nedan endast tillämplig bestämmelse i fordonskungörelsen.

Lämplighetsbesiktning sker för att fastställa att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen (69 §).

Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att en buss, en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran, för att en personbil skall få användas vid övningskörning i trafikskola, för att ett fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon skall få användas för personbefordran, för att en bil skall få registreras som utryckningsfordon och för att ett terrängmotorfordon skall få användas i en uthyrningsrörelse (70 § fordonskungörelsen och 25 § terrängtrafikkungörelsen).

Om ett fordon godkänns vid en lämplighetsbesiktning skall besiktningsorganet utfärda ett lämplighetsbevis. Om villkor föreskrivs för användningen skall detta anges i beviset. Besiktningsorganet skall sända en avskrift av beviset till Vägverket (71 §).

Lämplighetsbeviset eller en bestyrkt avskrift av det skall medföras vid färd med det aktuella fordonet. Intyget eller avskriften skall efter tillägelse visas upp för en bilinspektör eller en polisman (72 §).

Ett besiktningsorgan får återkalla ett godkännande som meddelats vid en lämplighetsbesiktning om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen. Om godkännandet återkallas skall besiktnings-

organet lämna uppgift om det till Vägverket och, om godkännandet avser användning i yrkesmässig trafik, till prövningsmyndigheten enligt yrkestrafiklagen (1998:490) (73 §).

Enligt regeringens uppfattning bör dagens system med lämplighetsbesiktning i allt väsentligt föras över till det nya regelverket.

För att kunna genomföra en lämplighetsbesiktning måste den som utför besiktningen ha rätt till tillträde till fordonet. Med hänsyn till vad som anförs i avsnitt 6 bör därför lämplighetsbesiktning tas in som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

Ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning kan återkallas om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen. Denna möjlighet är så ingripande för den enskilde att den som utredningen har konstaterat bör regleras i fordonslagen.

7.9 Kontrollbesiktning

Regeringens förslag: Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon dels inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, dels uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Kontrollbesiktning tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen. Besiktningen skall inte längre innefatta någon kontroll av ett taxifordons taxameter.

I lagen anges vidare att kontrollbesiktning sker periodiskt men också kan ske till följd av körförbud eller föreläggande.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har inte någon erinran mot förslaget. *Svenska transportarbetareförbundet* hyser emellertid starka betänkligheter mot förslaget att slopa taxameterkontrollen vid kontrollbesiktningen och menar att en sådan ändring av regelverket inte bör genomföras förrän följdverkningarna har utretts. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* anser att dagens system där en taxiägare vid kontrollbesiktningen måste visa upp en kontrollrapport som styrker att taxametern har kontrollerats av en godkänd verkstad förstärker säkerheten och kontrollen av taxametrar.

Skälen för regeringens förslag

Inledning

Periodisk kontrollbesiktning är obligatorisk för de flesta motordrivna fordon och släpfordon. Det huvudsakliga syftet med besiktningen är att kontrollera att utrustning och beskaffenhet hos fordon som är i bruk uppfyller de krav som ställs på dem i fråga om trafiksäkerhet och miljö. Sedan den 1 januari 1992 styrs skyldigheten att ställa in ett fordon till

kontrollbesiktning av den tidpunkt när fordonet togs i bruk och inte, som tidigare, av årsmodellbeteckningen.

I den EG-rättsliga lagstiftningen finns bestämmelser om återkommande kontroll av fordons trafiksäkerhet i rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet¹. Direktivet är huvudsakligen genomfört i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:101) om kontrollbesiktning.

Nuvarande bestämmelser

I fordonskungörelsen (1972:595) behandlas kontrollbesiktning i 74–89 §§. Avsnittet inleds med bestämmelser som anger vilka fordon som skall kontrollbesiktigas och när dessa skall ställas in för besiktning. Det förekommer variationer både beträffande när ett fordon skall kontrollbesiktigas första gången och beträffande besiktningarnas periodicitet. Motsvarande bestämmelser för terrängfordon finns i 29–30 a § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I fråga om andra fordon än terrängfordon avser kontrollbesiktningen endast fordon fr.o.m. 1951 års modell.

I 78 § fordonskungörelsen förklaras vad som menas med inställelsemånad och inställelsetermin. Inställelseterminen består av en inställelsemånad samt de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna. Inställelsemånaden bestäms av den sista siffran i fordonets registreringsnummer. Inställelseterminen och inställelsemånaden styr för de flesta typer av fordon när fordonet skall kontrollbesiktigas (77 §).

Ett fordon skall godkännas vid kontrollbesiktningen om det är i trafiksäkert skick, i förekommande fall är utrustat med en taxameter som tillsammans med sin fastsättning är kontrollerad och plomberad i enlighet med föreskrifter som avses i 11 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779), uppfyller de krav som avses i förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, förordningen (1995:555) om HFC och förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet samt om fordonet även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt. Fordonet skall godkännas även om det har brister, om dessa är av ringa betydelse (82 §).

Om ett fordon är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas. Ett sådant körförbud gäller till dess att en ny kontrollbesiktning sker (83 §).

Om ett fordon har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, skall besiktningsorganet enligt 84 § fordonskungörelsen förelägga fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Om fordonet inte ställs in inom föreskriven tid inträder körförbud. Ett sådant körförbud gäller till dess att kontrollbesiktning sker.

En fordonsägare som har fått föreläggande om kontrollbesiktning enligt 84 § kan i stället låta åtgärda och prova fordonet vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Detsamma gäller om körförbud har inträtt enligt 84 §, om provningen sker inom en

¹ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1 (Celex 31997L0096).

månad från det att körförbud inträdde och inom två månader från en fullständig kontrollbesiktning. Verkstaden skall utfärda ett intyg om att fordonet har provats och att bristen har åtgärdats. Intyget skall sändas till Vägverket som prövar om fordonet skall godkännas (84 a §). Om intyget inte utfärdas i tid eller om det inte godkänns av Vägverket inträder körförbud.

Om en fordonsägare vid en fullständig kontrollbesiktning har fått ett föreläggande om att åtgärda enkla brister och inom två månader efter kontrollbesiktningen har låtit åtgärda och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad, får verkstaden utfärda ett intyg om att fordonet har provats och bristerna åtgärdats. Intyget skall omgående sändas till Vägverket, som skall pröva om fordonet skall godkännas (84 b §).

Ett fordon som inte kan godkännas vid provningen av intyget skall ställas in för förnyad kontrollbesiktning.

För ett fordon som inte ställs in i tid till den periodiska kontrollbesiktningen inträder körförbud från och med kalendermånaden efter den månad under vilken fordonet senast skulle ha ställts in till besiktning. För bilar som varit avställda gäller i vissa fall särskilda regler (85 §).

Om det vid en kontrollbesiktning visar sig att ett fordon har ändrats på ett visst sätt skall fordonets ägare föreläggas att ställa in fordonet till registreringsbesiktning. Om fordonet därefter inte ställs in till registreringsbesiktning inom förelagd tid inträder körförbud (87 §).

Besiktningsoorganet skall lämna uppgift om kontrollbesiktning och om förelägganden som meddelats i samband därmed till Vägverket, i fråga om fordon som är registrerade i vägtrafikregistret, och till Försvarmakten i fråga om fordon som är registrerade i det militära fordonsregistret.

I 30 § terrängtrafikkungörelsen anges vilka terrängfordon som skall kontrollbesiktigas och därefter anges i kungörelsens följande paragrafer om kontrollbesiktning att fordonskungörelsens bestämmelser skall tillämpas även beträffande terrängfordon.

Hur bör kontrollbesiktning regleras i fordonslagen?

Den som genomför en kontrollbesiktning måste ha rätt till tillträde till fordonet. Kontrollbesiktning bör därför tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen (se avsnitt 6).

Vid en kontrollbesiktning sker en kontroll av hur den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt har försämrats. Vidare sker en kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om liv och hälsa. Detta syftar på bl.a. de krav som anges i förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, se 82 § fordonskungörelsen, och omfattar t.ex. tankar i gasdrivna fordon.

I 74 § fordonskungörelsen anges att kontrollbesiktning sker för kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Denna beskrivning ger alltså inte en helt korrekt beskrivning av den kontroll som görs.

Det bör i beskrivningen av kontrollbesiktning tydligt framgå att besiktningen är en form av trafiksäkerhets- och miljöprovning varigenom det kontrolleras att fordonet inte har försämrats alltför mycket i förhållande till ursprungsutförandet. Med anledning härav bör det i lag-

texten anges att besiktningen sker för att kontrollera att fordonet inte har försämrats i otillåten grad.

För att i lagen tydliggöra vilken funktion kontrollbesiktningen har bör det där anges att besiktningen sker periodiskt, men också kan ske till följd av körförbud eller föreläggande.

Bör taxametern i ett taxifordon kontrolleras vid kontrollbesiktningen?

Enligt 74 § fordonskungörelsen sker kontrollbesiktning bl.a. för att kontrollera att kraven i fråga om taxameter, enligt yrkestrafikförordningen och med stöd av denna meddelade föreskrifter, är uppfyllda. Av 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen följer att ett fordon får användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter av godkänd typ. Taxametern och dess fastsättning skall enligt samma bestämmelse vara kontrollerade och plomberade på angivet sätt. Taxametern skall besiktigas av en godkänd verkstad senast ett år från senaste besiktningen (7 kap. 3 § yrkestrafikförordningen).

I praktiken företas vid kontrollbesiktningen ingen egentlig kontroll av taxameterutrustningen på det sätt som sker i fråga om många andra utrustningskrav. I stället inskränker sig kontrollen till de s.k. kontroll- och plomberingsrapporter som de godkända verkstäderna utfärdar.

Enligt regeringens uppfattning är det självklart att all kontroll som sker skall vara ändamålsenlig och utformad på ett meningsfullt sätt. Den nuvarande kontrollen av taxametrar så som den regleras i yrkestrafikförordningen och i fordonskungörelsen uppfyller knappast dessa krav. Dessutom speglar inte regleringen den kontroll som faktiskt utförs.

Tyngdpunkten i systemet för taxameterkontroll bör som utredningen har konstaterat ligga på den besiktning och genomgång av taxametern och dess installation som de godkända verkstäderna genomför en gång om året. Denna kontroll bör kompletteras av den kontroll som polisen genomför ute på fältet (se avsnitt 7.13.3). Med hänsyn härtill bör dagens system ändras så att regleringen av den periodiskt återkommande taxameterkontrollen uteslutande sker i yrkestrafikförfattningarna. Detta innebär att det vid den återkommande kontrollbesiktningen enligt den nya fordonslagen inte kommer att göras någon kontroll av ett fordon taxameter. Som ytterligare skäl härför kan anföras att kravet på att ett fordon skall vara försett med taxameter inte finns i fordonslagstiftningen utan i yrkestrafiklagstiftningen. Skälen härför har regeringen redovisat i prop. 1997/98:63, s. 99. Regeringens förslag i denna del leder dessutom till en renodling av de båda regelverken.

7.10 Flygande inspektion

Regeringens förslag: Flygande inspektion – som utförs av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen – tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen. Inspektionen får ske för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhets-synpunkt, att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet

saamt att det uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Flygande inspektion får utföras på fordon som anträffas i trafik, på fordon som det finns anledning att anta har använts i trafik i nära anslutning till anträffandet samt, på fordon som används i yrkesmässig trafik, även i företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har ingen erinran mot det. *Arbetsmiljöverket* konstaterar att möjligheten att genomföra vissa flygande inspektioner i ett företags lokaler etc. innebär direkta förbättringar av inspektionspersonalens arbetsmiljö. *Svenska transportarbetareförbundet* avstyrker förslaget att inspektioner skall kunna genomföras i ett företags lokaler etc. Förbundet anser att själva poängen med flygande inspektioner är just att företagen alltid skall vara beredda på att fordon och trafikverksamhet kan kontrolleras och därför måste uppfylla fastställda krav och regler. Förbundet menar vidare att all kontroll av regelefterlevnad enligt yrkestrafikförfattningarna i realiteten bortfaller om inspektionen genomförs i ett företags lokaler.

Nuvarande bestämmelser

Bestämmelser om flygande inspektion finns i 91–96 §§ fordonskungörelsen (1972:595) och 32 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Bestämmelsen i terrängtrafikkungörelsen innehåller i princip endast en hänvisning till bestämmelserna i fordonskungörelsen. Nedan anges därför endast tillämpliga paragrafer i fordonskungörelsen.

Flygande inspektion sker för kontroll av beskaffenhet och utrustning av motordrivna fordon och släpfordon som anträffas på väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att fordonet är bristfälligt och att det i nära anslutning till anträffandet har använts på väg (91 § första stycket). Flygande inspektion skall förrättas av en polisman eller en bilinspektör som Rikspolisstyrelsen har förordnat. Vid en flygande inspektion får förrättningsmannen biträdas av en tekniker som Rikspolisstyrelsen har förordnat (91 § andra stycket).

Om det vid en inspektion visar sig att fordonet har brister som är av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare (92 §). Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas. Har fordonet endast enkla brister, som inte har förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, skall förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att avhjälpa dem. Om fordonet har andra brister, som inte är så stora att körförbud skall meddelas, skall förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristerna och därefter inom viss tid låta kontrollbesiktiga fordonet, låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad eller för ett besiktningsorgan visa upp att bristerna har avhjälpats. I fråga om icke registreringspliktiga fordon gäller att fordonsägaren genom intyg eller på annat tillförlitligt sätt skall styrka att

bristerna har avhjälpats. Om ett föreläggande inte följs inom förelagd tid inträder körförbud (93 §).

Förrättningsmannen skall i fråga om registrerade fordon lämna uppgift till Vägverket om flygande inspektion och om förbud och förelägganden som lämnats i samband med inspektionen. Besiktningsorgan och ackrediterade verkstäder skall till Vägverket lämna uppgift när någon har följt ett föreläggande (96 §).

Ytterligare föreskrifter om flygande inspektion finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:102) om flygande inspektion.

Skälen för regeringens förslag

Inledning

För att genomföra en flygande inspektion måste förrättningsmannen ha rätt till tillträde till fordonet. Med hänsyn till vad som anförs i avsnitt 6 bör därför flygande inspektion tas upp som en särskild kontrollform i den nya fordonslagen.

Det krav på att den polisman eller bilinspektör som utför en flygande inspektion skall vara förordnad av Rikspolisstyrelsen bör föras över till den nya lagen.

Hur bör flygande inspektion beskrivas i lagtexten?

Flygande inspektion är ett komplement till den periodiska kontrollbesiktningen och den kontroll som genomförs vid en inspektion är i princip identisk med den som sker vid en kontrollbesiktning. Med hänsyn härtill bör lagens beskrivning av flygande inspektion vara likalydande med beskrivningen av kontrollbesiktning, se avsnitt 7.9. Den kontroll som görs vid en flygande inspektion är emellertid i några avseenden vidare än den som görs vid en kontrollbesiktning. Som exempel kan nämnas att vid behov kontrolleras hastighetsregulatorn vid en flygande inspektion men inte vid en kontrollbesiktning. Detta bör komma till uttryck i beskrivningen av flygande inspektion genom att det i lagen anges att kontroll även får ske av att fordonet ”inte i övrigt avviker från det godkända utförandet”.

Var bör flygande inspektion få genomföras?

Utredningen har föreslagit att flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik skall få genomföras i transportföretagets lokaler eller liknande eller i ett område i anslutning till dessa. Som motiv för sitt förslag har utredningen anfört att den föreslagna ordningen skulle innebära att inspektionen inte behöver hindra t.ex. linjebussar när de är i trafik med passagerare. Enligt utredningen skulle det vara en fördel för alla inblandade parter om inspektion får ske utanför vägen.

Svenska transportarbetareförbundet menar att regelefterlevnaden hos transportföretagen skulle riskera att försämrats om den föreslagna ordningen genomförs. Regeringen delar inte denna farhåga. Tvärtom anser

regeringen i likhet med utredningen att förslaget skulle innebära fördelar för samtliga parter. Transportörerna och passagerarna kommer inte att drabbas av oförutsedda inspektioner i trafiken som hindrar t.ex. fordon i linjetrafik, medan den som utför inspektionen – som Arbetsmiljöverket har konstaterat – kan utföra kontrollen i en bättre arbetsmiljö.

Regeringen instämmer inte heller i Svenska transportarbetareförbundets bedömning att utredningens förslag skulle leda till en sämre övervakning av att bestämmelserna på yrkestrafikområdet efterlevs. Det kan härvid konstateras att flera författningar på det området tillåter att kontroller genomförs i lokaler, se t.ex. 12 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods och 8 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

Regeringen anser således att utredningens nu diskuterade förslag bör genomföras.

7.11 Annan kontroll genom polisman

Regeringens förslag: Den kontrollform som i dag anges i 35 § andra stycket fordonskungörelsen (1972:595) och i 16 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594) tas in i fordonslagen. Kontrollen, som utförs av en polisman, får ske av fordon som anträffas i trafik och som kan antas inte vara i föreskrivet skick. Kontrollformen benämns i lagen ”annan kontroll genom polisman”.

Den nuvarande kontrollformen ”övervakning genom polisman” mönstras ut ur lagstiftningen.

Utredningens förslag: Utredningen föreslår att den nuvarande kontrollformen ”övervakning genom polisman”, som regleras i 101 § fordonskungörelsen (1972:595), tas in i den nya lagen och där benämns ”annan kontroll genom polisman”. Utredningen föreslår däremot inte att någon bestämmelse som motsvarar den i 35 § andra stycket fordonskungörelsen och i 16 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594) tas in i lagen.

Remissinstanserna: Endast *Rikspolisstyrelsen* kommenterar förslaget i denna del. Styrelsen konstaterar att utredningen inte föreslår någon bestämmelse som motsvarar 35 § andra stycket fordonskungörelsen. Enligt Rikspolisstyrelsen talar trafiksäkerhetsskäl för att den kontrollmöjlighet som regleras i paragrafen bör finnas kvar. Om så blir fallet anser Rikspolisstyrelsen att kontrollformen ”övervakning genom polisman” har spelat ut sin roll och kan slopas.

Nuvarande bestämmelser

Enligt 101 § fordonskungörelsen får en polisman, som uppfyller de krav som Rikspolisstyrelsen föreskriver i fråga om utbildning, även om flygande inspektion inte har utförts, meddela körförbud för en personbil, en lätt lastbil, en motorcykel, en moped eller ett lätt släpfordon, om det klart framgår att fordonet har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om bristerna inte är så stora att kör-

förbud bör meddelas, men det ändå klart framgår att de är av mer än ringa betydelse för trafiksäkerheten, får polismannen i stället förelägga fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Detta gäller om fordonet anträffas på en väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det strax dessförinnan har använts på vägen. Om ett föreläggande inte följs inom föreskriven tid inträder körförbud.

Ytterligare föreskrifter om övervakning genom polisman finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:121) om övervakning av fordon genom polisman.

Av 35 § andra stycket fordonskungörelsen och 16 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (nedan anges endast bestämmelsen i fordonskungörelsen) följer att en polisman får undersöka ett fordons beskaffenhet och utrustning, om han anträffar fordonet i trafik och finner anledning att anta att det inte är i föreskrivet skick. Till skillnad från vad som gäller vid flygande inspektion och övervakning genom polisman krävs det inte att den polisman som utför en kontroll enligt 35 § andra stycket fordonskungörelsen har någon särskild utbildning eller är förordnad av Rikspolisstyrelsen. Varje polisman har således befogenhet att utföra en sådan kontroll. Vidare innehåller 35 § andra stycket fordonskungörelsen – i motsats till bestämmelserna om flygande inspektion – ett krav på att polismannen har fattat misstanke om att fordonet är bristfälligt för att kontrollen skall få genomföras. Kontroll enligt 35 § andra stycket fordonskungörelsen kan således inte användas för att göra stickprovskontroller. Dessutom saknas en motsvarighet till bestämmelsen om övervakning genom polisman i terrängtrafikkungörelsen. Det innebär att en sådan kontroll inte kan genomföras i terräng.

En polisman som vid en kontroll enligt 35 § andra stycket fordonskungörelsen finner att fordonet inte uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning kan vidta endast begränsade åtgärder. Han kan genom föreläggande av ordningsbot döma ut böter med stöd av 107 och 108 §§ fordonskungörelsen samt hindra fortsatt färd med stöd 114 § fordonskungörelsen. Däremot saknar polismannen möjlighet att som vid flygande inspektion och övervakning genom polisman meddela körförbud eller förelägga ägaren att inställa fordonet till kontrollbesiktning etc.

Skälen för regeringens förslag

Utredningen föreslår att kontrollformen övervakning genom polisman förs över till den nya fordonslagen. Däremot innehåller utredningens författningsförslag ingen motsvarighet till den kontrollform som anges i 35 § andra stycket fordonskungörelsen. Utredningen anger inte några närmare skäl för sitt ställningstagande att inte föra över den sistnämnda bestämmelsen till lagen.

Enligt Rikspolisstyrelsen är det vanligt förekommande att polismän, som saknar behörighet att utföra flygande inspektion eller övervakning genom polisman, påträffar fordon som kan antas vara bristfälliga och då utnyttjar möjligheten att med stöd av 35 § andra stycket fordonskungörelsen kontrollera fordonet. Mot denna bakgrund anser Rikspolisstyrelsen att trafiksäkerhetsskäl talar för att den aktuella kontroll-

möjligheten bör behållas i lagstiftningen. Rikspolisstyrelsen menar vidare att kontrollformen övervakning genom polisman har spelat ut sin roll och kan mönstras ut ur lagstiftningen för det fall en kontrollmöjlighet för varje polisman införs i lagen.

Med hänsyn till de begränsade möjligheter en polisman som utför en kontroll enligt 35 § andra stycket fordonskungörelsen har att ingripa mot det fordon som inte uppfyller föreskrivna krav kan nyttan med kontrollformen förvisso sättas i fråga. Det kan dock inte uteslutas att möjligheten för varje polisman att kontrollera och ingripa mot trafikfarliga fordon har en positiv effekt på trafiksäkerheten. Regeringen finner därför att denna möjlighet bör finnas kvar. En bestämmelse huvudsakligen motsvarande den som finns i 35 § andra stycket fordonskungörelsen bör därför tas in i fordonslagen.

Frågan är då om den kontrollform som i dag benämns övervakning genom polisman bör föras över till den nya lagen. Enligt uppgift från Vägverket utförs sådana kontroller ytterst sällan. Kontrollerna inskränker sig vanligtvis till att behöriga polismän ingriper mot fordon som har skadats vid trafikolyckor. Enligt Rikspolisstyrelsen har kontrollformen spelat ut sin roll. Vägverket har under hand meddelat att verket inte har något att invända mot att kontrollformen mönstras ut ur lagstiftningen. Mot bakgrund av det anförda finner regeringen att bestämmelsen om övervakning genom polisman i 101 § fordonskungörelsen inte bör föras över till fordonslagen.

Den kontroll som i dag regleras i 35 § andra stycket fordonskungörelsen – och som där inte har någon särskild benämning – bör i den nya lagen lämpligen benämnas ”annan kontroll genom polisman”.

7.12 Inspektion hos försäljare

Regeringens förslag: Kontrollformen inspektion hos försäljare mönstras ut ur lagstiftningen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om inspektion hos försäljare finns i 98–100 §§ fordonskungörelsen (1972:595)

Inspektion, som utförs av bilinspektörer, får företas hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen (98 §). Den som utför en inspektion har rätt att få tillträde till lokaler och områden där fordon som kan bli föremål för inspektion är uppställda (99 §). Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas för fordonet (100 §).

Möjligheten till inspektion hos försäljare härstammar från tiden innan fordon började underkastas återkommande kontrollbesiktning. Numera torde därför behovet av att kunna genomföra inspektioner hos försäljare ha minskat. Enligt utredningen har någon inspektion hos försäljare inte genomförts på senare år. Fordon kontrollbesiktigas regelbundet och kan

dessutom bli föremål för flygande inspektion på vägarna. Det saknas såvitt regeringen kan bedöma därför anledning att kontrollera fordon som finns hos yrkesmässiga försäljare oftare än andra fordon. Med hänsyn härtill finner regeringen – i likhet med utredningen – att möjligheten att utföra inspektion hos försäljare kan tas bort.

7.13 Nya kontrollformer

7.13.1 Kontroll av fordons last

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen införs en ny kontrollform – kontroll av fordons last – som sker för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt. Kontrollen utförs av en polisman eller en bilinspektör.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i denna del tillstyrker förslaget i sak. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* anser att även besiktningstekniker bör omfattas av den föreslagna bestämmelsen. *Kammarrätten i Sundsvall* ifrågasätter i viss mån behovet av att ta upp kontroll av last som en särskild kontrollform. Enlig kammarrätten skulle denna kontrollform kunna infogas i bestämmelserna om flygande inspektion och annan kontroll genom polisman.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

I 3 kap. 80 § trafikförordningen (1998:1276) finns allmänna bestämmelser om hur last som transporteras med fordon skall vara anbringad samt om att lasten under vissa förutsättningar skall vara fastgjord. Motsvarande bestämmelser fanns fram till den 1 oktober 1999 i 102 § vägtrafikkungörelsen (1972:603). Med stöd av bemyndigande i den sistnämnda författningen har dåvarande Trafiksäkerhetsverket utfärdat närmare föreskrifter om hur last skall vara säkrad när den transporteras med fordon (se TSVFS 1978:10). I föreskrifterna, som alltjämt gäller, regleras även hur last skall säkras i s.k. fristående lastbärare – t.ex. containrar – som transporteras på fordon.

En stor del av den last som omfattas av de angivna bestämmelserna transporteras i slutna utrymmen. Vid en trafik kontroll saknar polisen enligt gällande lagstiftning därför i praktiken möjlighet att kontrollera lastsäkringen. Visserligen finns möjlighet för polisen att efter åklagares beslut om husrannsakan undersöka slutna utrymmen. För att bestämmelserna om husrannsakan i 28 kap. 1 § rättegångsbalken skall bli tillämpliga krävs dock att det föreligger misstanke om ett brott på vilket fängelse kan följa. Detta torde ytterst sällan vara fallet vid misstanke om brister i lastsäkringen.

I trafikutskottets betänkande 1997/98:TU8 Trafiksäkerhet m.m. behandlade utskottet en motion i vilken motionärerna framhöll polisens ringa möjligheter att kontrollera lastsäkring samt föreslog att polisens möjligheter härvidlag utvidgas. Utskottet anförde att en god lastsäkring är mycket viktigt från transportsäkerhetssynpunkt och att den i motionen väckta frågan var angelägen. Samtidigt framhöll utskottet att frågan även rymmer rättssäkerhetsaspekter som måste vägas mot intresset av ökad transportsäkerhet. Enligt utskottets mening borde regeringen se till att en avvägning görs mellan de båda intressena och därefter redovisa resultatet till riksdagen. Utskottet hemställde att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen till känna vad utskottet anförde. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr. 1997/98:161).

Med anledning av riksdagens beslut uppdrog regeringen i ett beslut den 22 oktober 1998 till Rikspolisstyrelsen att, mot bakgrund av de erfarenheter som fanns beträffande efterlevnaden av bestämmelserna om lastsäkring, analysera behovet av att förstärka polisens möjlighet att kontrollera lastsäkring. I uppdraget ingick även att Rikspolisstyrelsen skulle göra en avvägning mellan rättssäkerhetsaspekter och ökad transportsäkerhet. För det fall styrelsen kom fram till att möjligheten att kontrollera lastsäkring bör utökas ingick det i uppdraget att lämna förslag till hur detta kunde författningsregleras.

Rikspolisstyrelsen redovisade uppdraget den 15 februari 1999. I redovisningen konstaterade Rikspolisstyrelsen att behovet av att ge polisen lagliga möjligheter att få tillträde till slutna utrymmen för att kontrollera lastsäkring måste betecknas som stort. Vidare fann Rikspolisstyrelsen att en bestämmelse som gav polisen sådana möjligheter skulle kunna tas in i polislagen (1984:387).

Utredningen föreslår att det i den nya fordonslagen tas in en bestämmelse som i huvudsak överensstämmer med den av Rikspolisstyrelsen föreslagna.

Bör möjligheten till kontroll av lastsäkring lagregleras och i så fall i vilken lag?

Att säkring av lasten sker i enlighet med gällande bestämmelser är av stor betydelse för transportsäkerheten på väg. En god lastsäkring har dessutom betydelse för säkerheten vid sådana sjötransporter där fordon transporteras på fartyg. Med hänsyn härtill ansluter sig regeringen till Rikspolisstyrelsens och utredningens bedömning att det i lagstiftningen bör införas en bestämmelse som möjliggör erforderlig kontroll av att bestämmelserna efterlevs.

Som konstateras ovan transporteras en stor del av den last som omfattas av bestämmelserna om lastsäkring i slutna utrymmen. För att en kontroll skall kunna genomföras måste den som utför kontrollen ha rätt till tillträde till det utrymme där lasten finns. Detta innebär en inskränkning i det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan och liknande intrång. En sådan inskränkning måste enligt regeringsformen föreskrivas i lag (se avsnitt 6).

En bestämmelse om kontroll av lastsäkring är å ena sidan till sin natur sådan att den passar mindre väl in i polislagens struktur. Å andra sidan skiljer den sig från de bestämmelser som tas in i den nya fordonslagen. I

den lagen kommer kontrollen av fordon ur främst utrustnings- och beskaffenhetssynpunkt att regleras. Däremot kommer den inte att reglera kontrollen av att fordon brukas i enlighet med de trafikregler som finns i framför allt trafikförordningen (1998:1276). Regeringen finner dock – särskilt mot bakgrund av att det inte finns någon lag som reglerar kontrollen av att trafikreglerna efterlevs – att en bestämmelse om kontroll av lastsäkring bör tas in i den nya fordonslagen.

Närmare om bestämmelsens innehåll

Kammarrätten i Sundsvall har ifrågasatt om kontroll av lastsäkring bör tas upp som en egen kontrollform i den nya fordonslagen. Enligt kammarrätten skulle kontrollformen i stället kunna infogas i bestämmelserna om flygande inspektion och annan kontroll genom polisman.

Såväl flygande inspektion som annan kontroll genom polisman avser kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning. Kontroll av lastsäkring däremot avser en kontroll av att vissa trafikregler efterlevs. Denna skillnad i vilka regelverk som kontrollerna avser medför enligt regeringens mening att kontroll av lastsäkring bör tas upp som en särskild kontrollform i lagen. Kontrollformen bör benämnas kontroll av last och det bör i lagen anges att den sker för att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt.

Rikspolisstyrelsen har i redovisningen av det ovan nämnda uppdraget föreslagit att kontroll av last endast skall få utföras av polismän. Utredningen har emellertid kommit fram till att även bilinspektörer bör få utföra sådan kontroll. Enligt Aktiebolaget Svensk Bilprovning bör även besiktningstekniker, dvs. den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar, ha rätt att genomföra kontroll av last.

Kontroll av att bestämmelserna om lastsäkring iakttas utförs utslutande i samband med flygande inspektioner och andra kontroller på väg. Med hänsyn härtill bör de befattningshavare som utför sådana typer av kontroller, dvs. polismän och bilinspektörer, ges rätt att kontrollera fordons last. Det saknas enligt regeringens mening anledning att ge någon annan kategori av befattningshavare denna rätt.

Regeringen återkommer i avsnitt 7.15 till vilka närmare befogenheter som den som utför kontroll av last bör ha.

7.13.2 Kontroll av färdskrivare

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen införs en ny kontrollform – vägkontroll m.m. av färdskrivare – som sker för att kontrollera att en färdskrivare är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Kontrollen får ske på väg och i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa och utförs av en polisman eller en bilinspektör.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En färdskrivare är en anordning som på ett s.k. diagramblad redovisar den tid som ett fordon körs. Färdskrivare skall i princip användas i samtliga fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 ton eller som används för transport av mer än nio personer inklusive föraren. Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter² innehåller bestämmelser om bl.a. typgodkännande, installation, besiktning och användning av färdskrivare.

I förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter finns bestämmelser om bl.a. hur kontrollen av färdskrivare skall gå till. Enligt 11 § skall vid vägkontroller bland annat kontrolleras dagliga körperioder, raster, dygnsvila, senaste diagramblad, senaste veckovila och färdskrivarens funktion. Sådan kontroll får enligt 16 § ske även i ett företags lokaler. Kontrollerna utförs av polismän och bilinspektörer (7 §). Liknande bestämmelser om kontroll av bland annat färdskrivares funktion finns i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

En förutsättning för att kontrollen av en färdskrivare skall kunna genomföras är att polismannen eller bilinspektören har rätt till tillträde till fordonet där färdskrivaren finns. Om kontrollen skall ske i ett företags lokaler måste den som utför kontrollen dessutom rätt till tillträde till dessa lokaler. Som konstaterats i avsnitt 6 innebär sådant tillträde en inskränkning i det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan och liknande intrång som måste föreskrivas i lag.

Regeringen delar därför utredningens uppfattning att det i lag bör föreskrivas att polismän och bilinspektörer har rätt att utföra kontroll av färdskrivare. Kravet på att ett fordon skall vara försett med färdskrivare följer, som framgår ovan, inte av reglerna på fordonsområdet, utan av det regelverk som gäller arbetsförhållandena för fordonsförare. Med hänsyn härtill passar en bestämmelse om kontroll av färdskrivare mindre väl in i den nya fordonslagen. Eftersom det inte finns någon lag som reglerar kravet på vilka fordon som skall vara försedda med färdskrivare och vilka tekniska krav dessa skall uppfylla finner regeringen emellertid att det är lämpligt att ta in en bestämmelse om kontroll av färdskrivare i den nya lagen. Kontrollformen bör benämnas vägkontroll m.m. av färdskrivare.

7.13.3 Kontroll av taxameter

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen införs en ny kontrollform – vägkontroll m.m. av taxameter – som sker för att kontrollera att en taxameter är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Kontrollen får ske på väg och i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa och utförs av en polisman eller en bilinspektör.

² EGT L 370, 31.12.1985, s. 8 (Celex 31985R3821).

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779) skall ett fordon som används i taxitrafik vara försett med en taxameter som är av godkänd typ och som fungerar tillfredsställande. Taxametern och dess fastsättning skall enligt bestämmelsen vara kontrollerade och plomberade.

Bestämmelser om kontroll av taxameter finns i 7 kap. 3 a § yrkestrafikförordningen. En polisman eller en bilinspektör får kontrollera om ett fordon som används i taxitrafik är utrustat med en taxameter av godkänd typ och om den uppfyller föreskrivna krav i fråga om bl.a. funktion. Sådan kontroll får också utföras om det finns anledning att anta att ett fordon i nära anslutning till anträffandet har använts i taxitrafik. Vid kontrollen får polismannen eller bilinspektören provköra fordonet.

Kontroll av en taxameter kräver att polismannen eller bilinspektören har rätt till tillträde till ett fordon. Som konstateras i avsnitt 6 måste rätten till detta därför regleras i lag, vilket alltså inte är fallet i dag. Eftersom kontroll av taxameter faller in under yrkestrafiklagstiftningen vore det naturligt att rätten till tillträde till fordon för en sådan kontroll reglerades i yrkestrafiklagen (1998:490). Som utredningen konstaterar är den lagens uppbyggnad inte sådan att en bestämmelse av det slaget passar in där. Det är därför lämpligt att ta in en bestämmelse om kontroll av taxameter i den nya lagen. Kontrollformen bör benämnas vägkontroll m.m. av taxameter.

Enligt dagens bestämmelser får kontroll av taxameter – till skillnad från kontroll av färdskrivare – inte ske i ett företags lokaler. Av samma skäl som regeringen anfört för att möjliggöra att genomföra flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik, se avsnitt 7.10, finner regeringen att det är lämpligt att kontroll av taxameter får utföras i ett taxiföretags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

7.14 Förelägganden och körförbud

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen anges att den som utför kontroll enligt lagen, i enlighet med närmare föreskrifter, får meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet och lämplighet i trafik. Vidare preciseras det i lagen att körförbud får meddelas vid registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion om det kontrollerade fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Dessutom sägs det i lagen att körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon inte ställs in för kontroll i enlighet med meddelade föreskrifter eller efter ett särskilt föreläggande.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens förslag till ny fordonslag anges dock inte vid vilka kontrollformer och under vilka förutsättningar körförbud får meddelas.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Om ett fordon, som ställs in för registreringsbesiktning eller kontrollbesiktning eller blir föremål för flygande inspektion eller för vad som i dag benämns övervakning genom polisman, inte uppfyller de krav som ställs på det kan den som utför kontrollen besluta om vissa åtgärder. Den mest ingripande åtgärden som kan tillgripas är att körförbud meddelas för fordonet. Detta skall ske vid en kontrollbesiktning eller en flygande inspektion om fordonets brister är så stora att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, se 83 och 93 §§ fordonskungörelsen (1972:595). Om körförbud inte meddelas, men fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas skall ägaren enligt samma bestämmelser föreläggas att åtgärda bristerna och därefter inställa fordonet för ny kontrollbesiktning. Om ett sådant föreläggande inte efterföljs inom förelagd tid inträder körförbud för fordonet. Ett föreläggande om kontrollbesiktning skall dock inte utfärdas om bristerna är enkla och inte förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen (84 §). Om sådana brister upptäcks vid en flygande inspektion skall fordonets ägare föreläggas att avhjälpa dem (93 §).

I vissa fall kan fordonets ägare låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad i stället för att ställa in det för kontrollbesiktning efter ett föreläggande om sådan besiktning (84 a §). I andra fall kan förrättningsmannen förelägga fordonets ägare att antingen låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad eller att visa upp det för ett besiktningsorgan (93 §). Även i det fall fordonets ägare förelagts att åtgärda enkla brister på fordonet får han låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad. Verkstaden skall då utfärda ett intyg om att fordonet provats och att bristerna åtgärdats. Vägverket prövar därefter om fordonet kan godkännas med stöd av intyget.

De beskrivna bestämmelserna gäller enligt 45 § fordonskungörelsen även vid registreringsbesiktning. Vad som har sagts om kontrollbesiktning gäller då i stället registreringsbesiktning. Möjligheten att låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad finns dock inte efter förelägganden vid en registreringsbesiktning.

Körförbud inträder enligt 85 § fordonskungörelsen även för ett fordon som inte i tid ställs in till den återkommande kontrollbesiktningen.

De angivna åtgärderna är så ingripande för den enskilde att de bör tas upp i lagen. Att där ta in de mycket detaljerade bestämmelserna om när de olika åtgärderna får tillgripas och hur fordonsägaren skall förfara efter ett föreläggande etc. framstår dock som olämpligt. Det bör i stället överlåtas åt regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela dessa bestämmelser. Därvid bör även kunna föreskrivas att godkännande kan ske på grundval av intyg som har utfärdats efter reparation och provning vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Enligt *Lagrådet* skulle det vara en avgjord fördel om det i den nya lagen anges i vilka fall den mest ingripande åtgärden, körförbud, kan tillgripas på grund av brister i fordonet och vilka förutsättningarna för denna åtgärd skall vara. Regeringen delar denna uppfattning. När det gäller de kontrollformer som tas in i den nya fordonslagen kan körförbud enligt

fordonskungörelsen meddelas vid registreringsbesiktning (45 §), kontrollbesiktning (83 §) och flygande inspektion (93 §). I samtliga fall får körförbud meddelas om bristerna hos fordonet är så stora att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Någon anledning att införa en möjlighet att meddela körförbud i andra fall eller under andra förutsättningar än i dag finns inte. Mot denna bakgrund bör det i den nya fordonslagen tas in en bestämmelse som anger att körförbud får meddelas vid registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion om det kontrollerade fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten.

7.15 Befogenheter vid kontroll

Regeringens förslag: Den som utför kontroll enligt den nya fordonslagen har vid kontrollen rätt till tillträde till fordon och i vissa fall till fordons last eller till lokaler eller liknande eller till områden i anslutning till dessa. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat för prövningen av ett ärende som verket handlägger. Ett fordon får vid kontrollen eller prövningen provköras. Även den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) får provköra fordon. Provkörning får ske trots att det finns vissa hinder mot att använda fordonet.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i denna del tillstyrker förslaget i sak. *Åklagarmyndigheten i Malmö* föreslår att det uttryckligen i lagtexten bör anges att den som utför kontroll av last får bereda sig tillträde till containrar.

Skälen för regeringens förslag

Tillträde till fordon och lokaler

En förutsättning för att de kontroller som regleras i den nya fordonslagen skall kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt är ofta att den som utför kontrollen har tillträde till det kontrollerade fordonet. Kontrollerna utförs av polismän, besiktningstekniker, bilinspektörer och tekniker. Dessa befattningshavare bör således ha rätt till tillträde till fordon och till slutna utrymmen i fordon när de utför kontrollerna.

Som typgodkännandemyndighet måste Vägverket ha rätt till tillträde till fordon och till slutna utrymmen i fordon för att genomföra kontroller. Detsamma gäller i vissa andra ärenden angående fordon som Vägverket prövar. Som exempel kan nämnas ansökningar om dispens från bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning och överklaganden av körförbud. I dessa fall kan det även vara nödvändigt för Vägverket att ha rätt till tillträde till lokaler eller områden där det aktuella fordonet är uppställt. Rätten till tillträde till fordon och lokaler etc. bör dock inte till-

komma Vägverkets personal generellt utan bör begränsas till den som Vägverket särskilt har förordnat.

I denna proposition föreslår regeringen att flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får ske i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Regeringen föreslår motsvarande regler beträffande vägkontroll av färdskrivare och taxameter (se avsnitt 7.13). Vid sådana kontroller måste den som utför dessa ha möjlighet till tillträde till de aktuella lokalerna etc.

I det gällande regelverket på fordonsområdet saknas uttryckliga bestämmelser som ger den som skall kontrollera ett fordon rätt till tillträde till fordonet eller till slutna utrymmen i det. Trots detta har en sådan rätt ansetts tillkomma kontrollanten och kontroller av t.ex. fordons utrustning i sådana utrymmen har genomförts med stöd härav.

Som konstateras i avsnitt 6 innebär rätten för den som skall utföra en kontroll till tillträde till fordon, till slutna utrymmen i fordon eller till ett företags lokaler eller liknande en inskränkning i det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan eller annat intrång som måste regleras i lag. Med hänsyn härtill bör en bestämmelse som ger den som utför en kontroll eller en besiktning av ett fordon rätt till tillträde till fordonet och till slutna utrymmen i det tas in i den nya lagen. Av samma anledning bör det i lagen anges att den som utför flygande inspektion eller vägkontroll av färdskrivare eller taxameter beträffande ett fordon som används i yrkesmässig trafik har rätt till tillträde till ett företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa.

I avsnitt 8 föreslås att polislagen (1984:387) ändras så att polismän med beaktande av den s.k. proportionalitetsprincipen skall få bruka våld för att bereda sig tillträde till fordon etc. och där utföra kontroll enligt den nya fordonslagen. Någon motsvarande befogenhet att bruka våld bör inte tillkomma övriga subjekt som utför kontroller enligt lagen. Med hänsyn härtill bör det, som *Lagrådet* har föreslagit, i den nya lagen anges att de olika subjekten *har rätt till tillträde* till fordon etc. och inte som föreslogs i lagrådsremissen att dessa *har rätt att bereda sig tillträde* till fordon etc.

Särskilt om kontroll av last

Vid kontroll av last bör, som nämns i avsnitt 7.13.1, den som utför kontrollen ha rätt till tillträde till fordonet och till slutna utrymmen i det. I vissa fall har emellertid själva lasten – som inte kan anses utgöra en del av fordonet – så stora utrymmen att lastsäkringen behöver kontrolleras i dessa. Så är fallet t.ex. när ett fordon är lastat med containrar. Den som utför kontrollen bör därför även ha rätt till tillträde till sådana utrymmen i lasten. Att härvid uttryckligen i lagtexten ange att bestämmelsen gäller containrar, som endast utgör en typ av s.k. fristående lastbärare, finner regeringen inte vara lämpligt. I stället bör lagtexten vara neutral i förhållande till olika typer av lastbärare.

Provkörning av fordon

Enligt 35 § fordonskungörelsen (1972:595) och 16 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594) får polisman, besiktningsorgan enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, bilinspektör, tekniskt biträde och den som Vägverket särskilt har förordnat provköra ett fordon i den utsträckning som behövs för att en besiktning eller inspektion skall kunna genomföras. Sådan provkörning får enligt bestämmelserna ske även om det finns hinder mot att bruka fordonet enligt någon av de båda kungörelserna eller enligt förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. En polisman får enligt bestämmelserna även provköra ett fordon som han anträffar i trafik om han har anledning att anta att det inte är i föreskrivet skick. Slutligen har enligt 35 § fordonskungörelsen den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökning eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) rätt att provköra fordon.

Även om bestämmelserna om provkörning inte torde vara sådana som enligt regeringsformen måste meddelas genom lag är de så pass ingripande för den enskilde att de bör tas in i den nya fordonslagen. Härvid bör på sätt utredningen har föreslagit kategorin av personer som har rätt att provköra fordon utökas med den som Vägverket särskilt har förordnat för provningen av ett ärende som verket handlägger, jfr föregående avsnitt.

7.16 Bör bilinspektörer få stoppa fordon?

Regeringens förslag: I den nya fordonslagen ges bilinspektörer jämte polismän rätt att stoppa fordon för att genomföra flygande inspektion, kontroll av fordons last och vägkontroll av färdskrivare eller taxameter.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som har yttrat sig i denna del tillstyrker utredningens förslag. *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)* menar dock att det är viktigt att bilinspektörerna ges en grundlig utbildning i bl.a. riskbedömning.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 6 konstateras det att stoppande av ett fordon innebär en sådan inskränkning i den grundlagskyddade friheten att förflytta sig i riket för dem som färdas i fordonet som kräver reglering i lag. För polismän finns en sådan reglering i polislagen (1984:387). I praktiken stoppas fordon emellertid även av bilinspektörer, trots att bestämmelser om detta saknas.

Regeringen delar utredningens bedömning att det av praktiska skäl finns anledning att även fortsättningsvis låta bilinspektörer stoppa fordon för att utföra sådana kontroller de är behöriga att genomföra, dvs. flygande inspektion, kontroll av fordons last och vägkontroll av färdskrivare och taxameter. Härigenom kommer det att krävas mindre polisiära resur-

ser vid fordonskontroller på väg. Dessa frigjorda resurser kan i stället användas för annat polisiärt arbete. För att uppfylla regeringsformens bestämmelser om normgivning måste bilinspektörers rätt att stoppa fordon regleras i lag.

I dag har bilinspektörer inte samma utbildning i riskhantering vid stoppande av fordon som polismän. Detta skulle kunna motivera att bilinspektörers rätt att stoppa fordon inskränks till att gälla endast om polismän är närvarande. En sådan inskränkning skulle dock motverka de praktiska fördelarna med att låta bilinspektörer få stoppa fordon. I stället är det lämpligt – som MHF har anfört – att bilinspektörerna genomgår en ändamålsenlig utbildning. Det bör i detta sammanhang påpekas att fordon, enligt lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter och tullagen (2000:1281), får stoppas och kontrolleras av Tullverkets personal utan medverkan av polis.

7.17 Besiktningsorganens verksamhet

7.17.1 Kort historik om fordonskontrollens organisation

År 1975 infördes ett system med s.k. riksprovplatser. Det innebar i sin grundform att obligatorisk fordonsprovning skulle utföras vid en riksprovplats, varefter en säkerhetsansvarig myndighet på underlag av provningsresultaten genom ett särskilt beslut prövade frågan om godkännande. En riksprovplats hade monopol på all obligatorisk provning inom sitt kontrollområde. Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB) var riksprovplats för kontrollområdet motorfordon, terrängfordon, släpfordon samt till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar. Vissa undantag gällde dock.

Den 1 januari 1992 infördes ett system med ackrediterade verkstäder som kunde erbjuda den, vars fordon vid en kontrollbesiktning fått vissa anmärkningar, möjlighet att i stället för att göra en ny kontrollbesiktning vända sig till en sådan verkstad. Verkstaden åtgärdade felen och sände ett intyg till Vägverket för godkännande. I övrigt fanns systemet med riksprovplatser kvar.

Den 1 januari 1994 trädde lagen (1992:1119) om teknisk kontroll i kraft. Denna ersatte lagen (1989:164) om kontroll genom teknisk provning och om mätning. Den nya lagen innehöll bestämmelser om både riksprovplatser och ackrediterade kontrollorgan. Avsikten var emellertid att riksprovplatserna så snart som möjligt skulle omvandlas till någon annan form av kontrollorgan.

I propositionen 1993/94:167 föreslog regeringen bland annat att ASB:s monopol på kontrollbesiktningar skulle upphöra från och med den 1 januari 1995 och att konkurrens skulle tillåtas mellan fristående, ackrediterade besiktningsföretag (s. 24).

ASB begärde senare att få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 november 1995 eller den 1 januari 1996 med hänvisning till att det krävdes ett omfattande förberedelsearbete i form av bland annat

myndighetsföreskrifter innan monopolet kunde upphöra. I slutet av år 1994 beslutade riksdagen att ASB skulle få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 januari 1996 (prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). Därmed skulle skapas rådrum för regeringen att försäkra sig om att en avreglering av kontrollbesiktningen inte skulle leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller till att kostnaderna ökade. I samband med detta trädde lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet i kraft.

Den 14 december 1995 överlämnade regeringen en skrivelse till riksdagen om organisationen av den periodiska fordonskontrollen (skr. 1995/96:3). I skrivelsen meddelades att ASB:s ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar skulle fortsätta att gälla även efter den 1 januari 1996. Regeringen bedömde att ytterligare underlag behövdes beträffande vissa frågor, som bland annat rörde servicen i glesbygd och en kontroll av produktkvaliteten, innan ett förslag till lösning av organisationen av den periodiska fordonskontrollen kunde föreläggas riksdagen.

I propositionen 1996/97:1, utg.omr. 22, föreslog regeringen att ASB:s monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas (s. 156 f.). De besiktningsorgan som hade ensamrätt att på fordonsområdet utföra nationella typbesiktningar, registreringsbesiktningar, kontrollbesiktningar och andra typer av nationella besiktningar av fordon skulle enligt propositionen ges fortsatt ensamrätt beträffande dessa besiktningar. Skälen för regeringens ställningstagande var att man från trafiksäkerhetsmässiga samt miljö- och regionalpolitiska utgångspunkter konstaterade att denna lösning bäst tillgodosåg landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och väl fungerande besiktningsorganisation. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet gavs därmed fortsatt giltighet utan tidsbegränsning. Samtidigt upphävdes bestämmelserna om riksprovplatser i lagen om teknisk kontroll.

Senast avslog riksdagen den 31 maj 2001 flera motioner om att ASB:s monopol på kontrollbesiktningar skulle avskaffas (bet. 2000/01:TU14, rskr. 2000/01:251).

7.17.2 Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Nationell typbesiktning, registreringsbesiktning av hela fordon, kontrollbesiktningar och andra slag av nationella besiktningar skall enligt 1 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet utföras av de besiktningsorgan som anges i lagens 2 §. Besiktningsorganen är enligt den bestämmelsen Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB), SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag (SMP) och SAQ Kontroll Aktiebolag (SAQ). SAQ, som tidigare ägdes av staten, såldes år 1999 med stöd av riksdagens bemyndigande, se prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26, rskr. 1995/96:302, till Det Norske Veritas Holding Aktiebolag. Bolaget har den 9 juni 2000 ändrat sin firma från SAQ Kontroll Aktiebolag till Det Norske Veritas Inspection AB.

Det anges uttryckligen i 2 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet vilket besiktningsområde som varje bolag ansvarar för. ASB ansvarar för kontrollen av motorfordon, terrängfordon, släpfordon

till motorfordon och traktorer som byggts om till bilar, allt med vissa uppräknade undantag. SMP ansvarar, med vissa undantag, för kontrollen av traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar samt släpfordon till dessa fordon. SAQ ansvarar för kontrollbesiktningen av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar.

Besiktningensorganen skall ha en sådan ställning och besiktningens verksamheten en sådan inriktning att organens oberoende ställning inte kan ifrågasättas (3 §).

Ett besiktningensorgan får vid besiktningen utnyttja provningsresultat från tillverkare eller andra med motsvarande ansvar för produkten, om detta medges i föreskrifter eller i beslut i det särskilda fallet (4 §).

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över den verksamhet som avses i lagen (5 §). SWEDAC har rätt att hos de organ som omfattas av tillsynen på begäran få tillträde till lokaler samt upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen (6 §).

Besiktningensorganen får ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för besiktningarna och skall lämna bidrag till SWEDAC för att täcka dess verksamhet enligt lagen (7 §). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till ett besiktningensorgan som är bolag eller annan juridisk person att besluta i ärenden som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon (8 §). Ett beslut av SWEDAC om att vid tillsynen begära tillträde till lokaler eller att få upplysningar eller begära ut handlingar får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (9 §).

7.17.3 Ny reglering av besiktningensorganens verksamhet

Regeringens förslag: Bestämmelserna i lagen (1994:2043) om vissa besiktningensorgan förs i huvudsak oförändrade över till ett eget kapitel i den nya fordonslagen.

Bilagan till sekretesslagen (1980:100) justeras med anledning av den nya lagen

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har föreslagit att det i lagen införs bestämmelser om att besiktningensorganen skall följa och delta i det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft någon erinran mot förslaget att föra över bestämmelserna i lagen om vissa besiktningensorgan på fordonsområdet till den nya fordonslagen. *SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag (SMP)* menar dock att det undantag som innebär att bolaget inte får utföra kontrollbesiktning av motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar inte kan motiveras. *Det Norske Veritas Inspection AB (DNV)* förordar att det bolaget och SMP får ansvar för samma kontrollområde, alternativt att bolaget får utföra kontrollbesiktning av motorredskap klass I och släpfordon till dessa. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att vissa detaljregler t.ex. de olika besiktningensorganens kontrollområden skulle kunna regleras på förordningsnivå.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB) förordar att ansvaret att följa och delta i det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder bör läggas på Vägverket.

Skälen för regeringens förslag: En viktig utgångspunkt för den översyn av regelverket inom fordonsområdet som görs i denna proposition är att de bestämmelser som har ett naturligt samband med varandra skall återfinnas på ett ställe. Bestämmelserna i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet har ett nära samband med de övriga bestämmelser som kommer att tas in i den nya fordonslagen. I likhet med utredningen finner regeringen därför att det är lämpligt att de bestämmelser som i dag finns i den lagen tas in som ett eget kapitel i den nya lagen. Vissa smärre förändringar av bestämmelserna i den nuvarande lagen är därvid påkallade. Några av dessa diskuteras nedan i detta avsnitt, medan de som har anknytning till SWEDAC:s tillsyn över besiktningsverksamheten tas upp i nästa avsnitt.

Enligt 4 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet får ett besiktningsorgan vid besiktningen utnyttja provningsresultat från tillverkare eller andra med motsvarande ansvar för produkten, om detta medges i föreskrifter eller i beslut i det särskilda fallet. Som utredningen har konstaterat förefaller det lämpligt att denna bestämmelse, som rör en detalj i besiktningsverksamheten, efter bemyndigande meddelas på förordnings- eller föreskriftsnivå.

I syfte att renodla lagstiftningen anser regeringen att det är lämpligt att ange de olika besiktningsorganens kontrollområden i lagen. Det innebär att samtliga bestämmelser om dessa organ kommer att finnas i samma författning. Härigenom blir det även tydligt inom vilka områden myndighetsutövning överlämnas till de tre bolagen.

SMP och DNV har båda föreslagit förändringar i bolagens kontrollområden. Som skäl härför har DNV anfört följande. För flera typer av motorredskap klass I, t.ex. mobilkranar, hjulburna grävmaskiner, grävlastare, lastmaskiner med kranarmar samt mobila arbetsplattformar, gäller förutom krav på registrerings- och kontrollbesiktning även obligatoriskt krav på återkommande besiktning enligt Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter (AFS 1998:3) om besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar. Sådana besiktningar utförs i ett s.k. öppet system av kontrollorgan som har ackrediterats enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. DNV är ackrediterat att utföra besiktningar enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Det är därför en fördel om både kontrollbesiktning och återkommande besiktning av fordonet eller anordningen enligt Arbetskyddsstyrelsens föreskrifter kan utföras av ett och samma besiktningsorgan.

Det kan konstateras att den nuvarande uppdelningen i kontrollområden har motiverats av att den från trafiksäkerhetsmässiga, miljö- och regionalpolitiska utgångspunkter väl tillgodoser landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och fungerande besiktningsorganisation (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU, rskr. 1996/97:115). Det saknas anledning att anta att underlaget för denna bedömning i dag drastiskt har förändrats.

I en skrivelse till regeringen den 7 november 1997 föreslog SMP att besiktningsorganens kontrollområden skulle ändras på det sätt som bolaget nu har framfört i sitt remissyttrande. I anledning av skrivelsen upp-

rättades inom det dåvarande Kommunikationsdepartementet en promemoria med förslag till en ändring av kontrollområdena på så sätt att både SMP och dåvarande SAQ Kontroll Aktiebolag skulle få utföra samtliga typer av besiktningar av motorredskap klass I inrättade som mobilkranar (ärende N1999/255/RS). Promemorian remitterades till berörda myndigheter och organ. Regeringen beslutade den 24 februari 2000 att inte vidta någon åtgärd med anledning av SMP:s skrivelse. Regeringen valde således att inte gå vidare och föreslå riksdagen en ändring i besiktningsområdena på sätt föreslagits i promemorian. Som huvudsakligt skäl för sitt beslut angav regeringen att om flera aktörer tilläts att utföra besiktningar av motorredskap klass I inrättade som mobilkranar skulle det kunna påverka andra företag som endast hade möjlighet att utföra besiktningar av lyftdelen på mobilkranarna. Ett genomförande av förslaget skulle därför enligt regeringen kunna leda till att konkurrensen på området snedvrids ytterligare till nackdel för konkurrenter till besiktningsorganen. Regeringen saknar anledning att nu göra någon annan bedömning än den som gjordes i beslutet den 24 februari 2000.

Mot bakgrund av det anförda finner regeringen inte skäl att ändra de kontrollområden som de tre besiktningsorganen för närvarande ansvarar för.

Enligt 10 § i den numera upphävda förordningen (1993:1965) om teknisk kontroll skulle en riksprovplats (numera besiktningsorgan) följa det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder. Vidare skulle en riksprovplats enligt 13 § i förordningen hålla den föreskrivande myndigheten underrättad om iakttagelser som provplatsen gör och som är av betydelse för myndighetens verksamhet. Några sådana skyldigheter för besiktningsorganen finns inte i dag. Mot bakgrund av att ASB gjort en framställning därom till utredningen, föreslår utredningen att en bestämmelse motsvarande de upphävda 10 och 13 §§ i förordningen om teknisk kontroll tas in i den nya fordonslagen. Enligt vad ASB anförde till utredningen skulle bestämmelserna kunna vara ett stöd i besiktningsorganens verksamhet i samband med planering av budgeten och verksamheten.

I sitt remissyttrande har ASB ändrat uppfattning och anför att ansvaret för att följa och delta i det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder inte bör ankomma på besiktningsorganen. Med hänsyn härtill finner regeringen att det inte finns skäl att införa den av utredningen föreslagna bestämmelsen att besiktningsorganen skall följa det internationella arbetet. Däremot kan det vara av värde för de föreskrivande myndigheterna – huvudsakligen Vägverket och Naturvårdsverket – att från besiktningsorganen erhålla information om de iakttagelser som organen gör vid kontrollerna. Besiktningsorganen bör därför åläggas en sådan informationsskyldighet. En bestämmelse härom bör tas in i den nya fordonslagen.

Eftersom besiktningsorganen är organiserade i bolagsform är de inte förvaltningsmyndigheter i förvaltningslagens (1986:223) mening. Den lagen är därför inte tillämplig på bolagens handläggning av ärenden. Mot denna bakgrund och då besiktningsorganen fattar beslut som innefattar myndighetsutövning efterfrågar *Lagrådet* en diskussion i förevarande lagstiftningsärende om behovet av författningsbaserade regler för ärendebehandlingen hos besiktningsorganen. En åtgärd som enligt Lag-

rådet särskilt förtjänar att övervägas vore att författningsbinda den ordning som ASB redan iakttar, bestående i omprövning efter klagomål av resultatet av bl.a. en kontrollbesiktning.

Som Lagrådet konstaterar är de ärenden som besiktningsorganen handlägger av huvudsakligen teknisk karaktär, där handläggningen till stor del består av en fysisk kontroll av fordonet. Behovet av andra regler för ärendehandläggningen än sådana som anger vad som skall kontrolleras vid de olika kontrollerna torde därför vara relativt litet. I fordonskungörelsen (1972:595) finns det emellertid flera bestämmelser som anger hur besiktningsorganen i olika hänseenden skall handlägga kontrollärendena. I 86 § anges att protokoll skall föras vid en kontrollbesiktning samt vad protokollet skall innehålla. Av paragrafen framgår dessutom att protokollet efter avslutad förrättning skall överlämnas till fordonets förare. Att motsvarande skyldighet att föra protokoll gäller även vid registreringsbesiktning följer av den hänvisning till 86 § som finns i 45 §. Även i övrigt finns det bestämmelser som ålägger besiktningsorganen viss dokumentationsskyldighet. Som exempel kan nämnas 71 § som anger att besiktningsorganen skall utfärda ett lämplighetsbevis om ett fordon godkänns vid en lämplighetsbesiktning. Vidare finns en rad bestämmelser som ålägger besiktningsorganen att underrätta Vägverket om t.ex. resultatet av en kontroll. På så sätt får Vägverket tillgång till relevanta uppgifter att föra in i vägtrafikregistret. Motsvarande bestämmelser kommer att kunna meddelas med stöd av de bemyndiganden som föreslås tas in i den nya fordonslagen, se avsnitt 7.20.

I enlighet med det kvalitetssystem, EN45004, som ASB tillämpar omprövar bolaget efter klagomål resultatet av t.ex. en kontrollbesiktning. Regeringen finner att det för närvarande inte är påkallat att författningsreglera denna omprövningsmöjlighet. Detta skulle dock kunna bli nödvändigt om ASB började tillämpa andra rutiner. Dessutom saknas det i förevarande lagstiftningsärende tillräckligt underlag för att föreslå en författningsreglering av omprövningsskyldigheten.

Enligt 7 § första stycket lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet får besiktningsorganen ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för besiktningar enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver. Sådana närmare föreskrifter har regeringen utfärdat i förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Enligt förordningen är det Vägverket som föreskriver avgifternas storlek. Innan Vägverket gör detta skall verket samråda med Ekonomistyrningsverket. För detta samråd skall besiktningsorganen enligt 6 § i förordningen betala en avgift till Ekonomistyrningsverket. Enligt samma paragraf är det regeringen som fastställer avgiftens storlek. Regeringen har ännu inte fattat något sådant beslut. Det är tveksamt om det i gällande lagstiftning finns något bemyndigande som ger regeringen rätt att ålägga besiktningsorganen – som ju i regeringsformens mening är enskilda rättssubjekt – en skyldighet att betala sådana avgifter till Ekonomistyrningsverket. Det bör därför tas in ett sådant bemyndigande i den nya lagen.

Som framgår av föregående avsnitt sålde staten år 1999 SAQ Kontroll Aktiebolag till Det Norske Veritas Aktiebolag. Det förutsattes vid försäljningen att bolaget skulle fortsätta att utföra fordonskontroller enligt lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Den 9 juni 2000

ändrade bolaget firma från *SAQ Kontroll Aktiebolag* till *Det Norske Veritas Inspection AB*. Med hänsyn härtill bör bilagan till sekretesslagen, där SAQ Kontroll Aktiebolag nämns, ändras. För att undvika att bilagan till sekretesslagen måste ändras om något av besiktningsorganen i framtiden byter firma bör, som *Lagrådet* har föreslagit, uppräkningsorganens firmor ersättas av en hänvisning till det lagrum i den nya fordonslagen där besiktningsorganen anges. Vidare bör hänvisningen i bilagan till det nummer som lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet har i Svensk författningssamling ändras till motsvarande nummer för den nya fordonslagen.

7.17.4 Tillsyn över besiktningsverksamheten

Regeringens förslag: Den tillsyn som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar över besiktningsverksamheten förtydligas. Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna. För att finansiera tillsynsverksamheten skall besiktningsorganen betala en avgift till SWEDAC.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår dock att bestämmelsen om att besiktningsorganen skall lämna bidrag till SWEDAC för att täcka kostnaderna för myndighetens tillsynsverksamhet utmönstras.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* saknar emellertid i utredningen och i lagförslaget en beskrivning av vilka befogenheter styrelsen har i sin tillsynsverksamhet. SWEDAC betonar att frågan hur finansieringen av tillsynsverksamheten skall ske måste lösas.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 5 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet skall SWEDAC utöva tillsyn över den verksamhet som besiktningsorganen bedriver med stöd av lagen. Det saknas dock närmare bestämmelser om vad tillsynen skall omfatta. Vid tillsynen har SWEDAC enligt 6 § i lagen rätt att hos de organ som omfattas av tillsynen på begäran få tillträde till lokaler och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. I övrigt saknas bestämmelser om hur tillsynen skall bedrivas.

SWEDAC har i en skrivelse till Näringsdepartementet den 30 maj 2000 påtalat det oklara tillsynsansvar som åvilar myndigheten enligt lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet (ärende N2000/4765/TP). SWEDAC pekar på att det saknas reglering av hur och i vilken omfattning tillsynen skall bedrivas. Bristen på reglering har bland annat aktualiserats av de köproblem som uppkommit i Aktiebolaget Svensk Bilprovning (ASB) verksamhet under våren 2000, men också av klagomål på den tekniska bedömningen av enskilda fordon. Genom avsaknaden av klara regler för tillsynsansvarets omfattning försvåras enligt SWEDAC handläggningen av sådana ärenden. I dag sker detta genom att klagomålen förs vidare till ASB för handläggning.

I trafikutskottets betänkande 2000/01:TU14 behandlar utskottet Riksdagens revisorers förslag (2000/01:RR9) angående Bilprovningen, for-

donskontrollen och trafiksäkerheten. I betänkande föreslår utskottet att regeringen klarlägger SWEDAC:s tillsynsansvar för ASB. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2000/01:251).

Utredningen föreslår att SWEDAC:s tillsynsansvar preciseras till att avse besiktningsorganens tekniska kompetens, tekniska utrustningsnivå och dess kvalitetssäkring. Detta innebär att tillsynen koncentreras till besiktningsverksamhetens tekniska del. Varken SWEDAC eller något av de tre besiktningsorganen har i sina remissyttranden haft några invändningar mot utredningens förslag i denna del. Enligt regeringens mening innebär utredningens förslag en rimlig avvägning av vad som bör omfattas av SWEDAC:s tillsynsansvar. Det innebär att bl.a. frågor om den uppmärksammade kösituationen hos ASB och frågor om den tekniska bedömningen av enskilda fordon faller utanför tillsynsansvaret.

SWEDAC har pekat på att myndigheten i sin tillsynsverksamhet inte har möjlighet att tillgripa någon form av sanktion mot ett besiktningsorgan om tillsynen skulle visa på missförhållanden. I likhet med utredningen bedömer dock regeringen att möjligheten till riktade stickprovskontroller och påpekanden i de protokoll som upprättas efter tillsyn torde utgöra tillräckliga medel för att garantera att tillsynsverksamheten skall kunna upprätthållas på en godtagbar nivå. Eventuella missförhållanden torde kunna åtgärdas efter en dialog mellan SWEDAC och det berörda besiktningsorganet. Som yttersta medel kan naturligtvis SWEDAC anmäla missförhållandet till regeringen som då har att överväga om besiktningsorganet bör ha kvar sin ensamrätt till kontroller.

Besiktningsorganen skall enligt 7 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet lämna bidrag till SWEDAC för att täcka kostnaderna för dess tillsynsverksamhet. Bidragets storlek skall fastställas av regeringen. Hittills har regeringen aldrig fastställt någon avgift. Mot den bakgrunden föreslår utredningen att bestämmelsen om besiktningsorganens bidragsskyldighet utmönstras ur lagstiftningen. Tillsynsverksamheten finansieras för närvarande genom att SWEDAC och ASB har träffat en frivillig överenskommelse om att ASB skall betala en årligt tillsynsavgift. SWEDAC har inte träffat något liknande avtal med de båda andra besiktningsorganen, varför någon tillsyn inte har utförts av dessa.

Enligt 20 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll skall de ackrediterade organen betala en avgift till SWEDAC för att täcka kostnaderna för bl.a. tillsynen. Av 26 § förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll framgår det att SWEDAC efter samråd med Ekonomistyrningsverket får meddela föreskrifter om avgifterna.

Enligt regeringens bedömning bör SWEDAC kompenseras för de kostnader som myndigheten har för att utföra tillsynen över besiktningsorganen på fordonsområdet. Det är lämpligt att besiktningsorganens skyldighet att betala avgift för tillsynen regleras på samma sätt som i lagen och förordningen om teknisk kontroll.

7.18 Straffansvar m.m.

Regeringens förslag: Bestämmelserna om straffansvar för den som hindrar eller försvårar en kontroll eller inspektion som finns i fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) förs

över till den nya lagen. Straffet skärps från penningböter till böter. Ansvar enligt lagen skall dock inte inträda om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Vidare tas en bestämmelse som ger en polisman möjlighet att hindra fortsatt färd in i lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. I utredningens förslag till straffbestämmelse anges inte att ansvar enligt den nya lagen inte skall inträda om straff kan dömas ut enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslaget. *Hovrätten i Västra Sverige* ifrågasätter dock om straffskärpningen är motiverad. *Riksåklagaren* däremot har ingen erinran mot den föreslagna straffskärpningen. *Åklagarmyndigheten i Malmö* anser att straffskärpningen är påkallad som en harmonisering med befintliga straffbestämmelser för gärningar med jämförbart straffvärde. Enligt *Åklagarmyndigheten i Västerås* torde straffbestämmelsen redan omfattas av vissa straffbestämmelser i brottsbalken. Vidare kan det enligt myndigheten tänkas uppkomma situationer där en gärning är straffbar både enligt lagen om straff för vissa trafikbrott och den nya lagen. Myndigheten anser därför att det i lagen bör anges att ansvar enligt lagen inte inträder om straff kan dömas ut enligt lagen om straff för vissa trafikbrott.

Skälen för regeringens förslag

Straffansvar

Fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) innehåller en rad bestämmelser som föreskriver straff för överträdelser av författningsbestämmelserna. Straffbestämmelserna återfinns i 105–113 §§ fordonskungörelsen och i 70–78 §§ terrängtrafikkungörelsen. De påföljder som kan komma i fråga är böter eller penningböter.

Det är huvudsakligen fordonsägaren som bär det straffrättsliga ansvaret enligt kungörelserna. I vissa fall kan dock även fordonsföraren ådömas ansvar. I ytterligare några fall anges i kungörelserna att ”den som” utför en viss gärning bär det straffrättsliga ansvaret. Som exempel på det sistnämnda kan nämnas att den som uppsåtligen hindrar eller försvårar flygande inspektion eller polisens kontroll döms till penningböter.

De olika straffbestämmelserna bör tas in i den författning där de materiella bestämmelserna som straffbeläggs återfinns. Således är det som utredningen har föreslagit lämpligt att regler om straff för brott mot bestämmelserna om bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning som kommer att meddelas på förordnings- eller föreskriftsnivå tas in i den förordning som regeringen kommer att utfärda.

I den nya fordonslagen regleras huvuddragen av bland annat flygande inspektion samt polisens och bilinspektörers kontroll i övrigt. Regler om straff för hindrande eller försvårande av sådan kontroll bör därför tas in i

lagen. Som Åklagarmyndigheten i Västerås har anfört kan man tänka sig situationer där en gärning föranleder ansvar både enligt den nu föreslagna straffbestämmelsen och enligt ett straffbud i brottsbalken – i första hand är det bestämmelserna i 17 kap. som torde komma i fråga – eller i lagen om straff för vissa trafikbrott. Konkurrens med brottsbalkens bestämmelser torde kunna uppkomma främst vid allvarligare former av försvårande eller hindrande av kontroll, medan man när det gäller lagen om straff för vissa trafikbrott skulle kunna tänka sig att en gärning som innebär ett hindrande eller försvårande även utgör t.ex. vårdslöshet i trafik.

I syfte att klargöra hur dessa konkurrenssituationer skall lösas bör det i den nya lagen tas in en bestämmelse som innebär att straff enligt lagen inte inträder om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen om straff för vissa trafikbrott.

De kontroller av bl.a. fordons beskaffenhet och utrustning samt lastsäkring som polisen och bilinspektörer kommer att ha möjlighet att utföra enligt den nya lagen har stor betydelse för trafiksäkerheten. Mot den bakgrunden anser regeringen, i likhet med utredningen, att det är befogat att skärpa straffskalan från penningböter till böter i de fall någon uppsåtligen hindrar eller försvårar en sådan kontroll.

Det bör anmärkas att den föreslagna straffskärpningen innebär att hindrande eller försvårande av de olika typerna av kontroll inte längre kan beivras med ordningsbot. Antalet fall av sådana brott torde dock vara relativt ringa, varför straffskärpningen från administrativ synpunkt knappast innebär någon försämring.

Hindrande av fortsatt färd

Både fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen innehåller bestämmelser om hindrande av fortsatt färd (114 § fordonskungörelsen och 79 § terrängtrafikkungörelsen). Bestämmelsen innebär att om ett fordon förs i strid med kungörelsernas bestämmelser eller föreskrifter som meddelas med stöd av dessa författningar skall en polisman hindra sådan fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet. Motsvarande bestämmelse finns i flera av författningarna på trafikområdet, se t.ex. 32 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister och 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

Det kan i och för sig diskuteras om en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd är nödvändig på fordonsområdet, där det ju finns möjlighet att belägga trafikfarliga fordon med körförbud. Det kan dock tänkas att ett fordon som på grund av att det inte är i föreskrivet skick redan har körförbud påträffas i trafik. I en sådan situation kan det vara nödvändigt att polisen har möjlighet att hindra den fortsatta färden. Vidare kan det inträffa att en polisman som inte har befogenhet att meddela körförbud påträffar ett fordon som inte bör tillåtas att fortsätta färden. En sådan polisman bör i det läget ha möjlighet att hindra fortsatt färd.

En bestämmelse om hindrande av fortsatt färd är så pass ingripande för den enskilde att den bör tas in i den nya lagen. Detta är för övrigt i linje med var motsvarande regler har tagits in på trafikregister- och yrkestrafikområdena, se 32 § lagen om vägtrafikregister och 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490).

7.19 Överklagande

Regeringens förslag: Beslut enligt den nya lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart om inget annat anges i beslutet och får som huvudregel överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Vissa beslut överklagas dock hos Vägverket, medan det i andra fall råder förbud mot överklagande. Bestämmelserna om överklagande tas in i den nya lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot utredningens förslag. *Länsrätten i Dalarnas län* frågar sig dock – mot bakgrund av den inskränkning i överklaganderätten som föreslås – om inte samtliga överklaganden bör hänföras till en och samma länsrätt. Det skulle i sådant fall enligt länsrätten förefalla naturligt att detta sker i Länsrätten i Dalarnas län. *Motormännens riksförbund* anser att det är olyckligt att utredningen inte har lagt fram något förslag om möjligheten att överklaga besiktningar och kontroller.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om överklagande finns i 115–117 §§ fordonskungörelsen (1972:595) och i 80–82 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Kortfattat innebär bestämmelserna att vissa beslut som fattas av besiktningsorganen får överklagas hos Vägverket eller regeringen, att Vägverkets beslut får överklagas hos regeringen samt att en rad beslut inte får överklagas över huvud taget. Inte i något fall får beslut som fattas med stöd av kungörelserna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Tidigare överklagades statliga myndigheters beslut normalt hos närmast högre myndighet och i sista hand hos regeringen. Efter hand har det dock skett en utveckling mot domstolsprövning av förvaltningsbeslut. Numera gäller enligt huvudregeln i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) att en förvaltningsmyndighets beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat är särskilt föreskrivet. Prövningstillstånd krävs enligt bestämmelsen för överklagande till kammarrätten. Det krävs således särskilda bestämmelser om överklagande skall ske hos regeringen eller om någon annan avvikelse från nämnda huvudregel skall göras.

Enligt 28 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen får en förvaltningsmyndighets beslut i enskilda fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller som huvudregel enligt 34 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister för beslut som fattas enligt den lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Överklagandena är emellertid i lagen om vägtrafikregister styrda till en särskild länsrätt, nämligen Länsrätten i Örebro län.

I linje med vad som nu har anförts bör som huvudregel beslut enligt den nya fordonslagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. På sedvanligt sätt bör det krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten. De grupper av ärenden som i och med detta förslag kan komma att prövas i allmän förvaltningsdomstol är dels typgodkännandemyndighetens beslut

i olika avseenden om typgodkännande, dels de beslut som i dag kan överklagas enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Länsrätten i Dalarnas län har väckt frågan om inte samtliga överklaganden som skall prövas av allmän förvaltningsdomstol bör samlas hos en och samma domstol, t.ex. just Länsrätten i Dalarnas län. Som framgår ovan är detta fallet med överklaganden enligt lagen om vägtrafikregister. Skälet för att denna reglering valdes när det gäller registreringsärendena framgår av prop. 2000/01:95, s. 90. Där anger regeringen att registreringsfrågorna inte sällan har samband med skattefrågor för vilka prövning enligt 3 § fordonsskattelagen (1988:327) sker vid Skattemyndigheten i Örebro och överklagas hos Länsrätten i Örebro län. Enligt regeringens mening talade detta för att frågor om registrering bör överklagas hos Länsrätten i Örebro län.

De frågor som fordonslagstiftningen reglerar har inte något påtagligt samband med skattefrågor, registreringsfrågor eller några andra typer av frågor. Det talar enligt regeringens uppfattning för att man inte bör särreglera hos vilken länsrätt beslut enligt fordonsförfattningarna skall överklagas, utan att dessa överklaganden bör följa huvudregeln i 14 § lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Det finns vissa typer av beslut där det främst av praktiska skäl är motiverat att behålla Vägverket som överprövningsinstans. Det gäller ärenden där det framför allt är rent tekniska frågor som aktualiseras. Som framgår ovan får sådana beslut redan i dag i allmänhet överklagas hos Vägverket, t.ex. beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan om körförbud. Dessa typer av beslut bör alltså även enligt den nya lagen överklagas hos Vägverket. Främst av praktiska skäl bör ett överklagande av ett sådant beslut ges in direkt till överklagandemyndigheten, dvs. Vägverket. Vägverkets prövning kan därmed ske i nära anslutning till överklagandet och hela proceduren torde kunna ske tämligen omgående och på ett för fordonsägaren effektivt sätt. Någon tidsgräns för överklagandet bör inte gälla. Andra exempel på ärenden som bör få överklagas hos Vägverket är beslut om annan besiktning än kontrollbesiktning och om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning. De sistnämnda besluten får enligt dagens bestämmelser inte överklagas.

Vissa beslut som enligt dagens bestämmelser inte får överklagas bör inte heller i framtiden få överklagas. Hit hör andra beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än de som har nämnts ovan, t.ex. beslut som fattas i samband med kontrollbesiktning (116 § fordonskungörelsen och 81 § terrängtrafikkungörelsen), samt Vägverkets beslut att ett fordon skall ställas in till kontrollbesiktning (90 § fordonskungörelsen och 31 § terrängtrafikkungörelsen). Dessa typer av beslut är av helt teknisk art och en prövning av någon annan instans än Vägverket, med dess tekniska kompetens, ter sig meningslös.

För ett antal andra typer av beslut, som i dag får överklagas, bör ett överklagandeförbud införas. Det gäller *för det första* beslut som Vägverket har fattat i ett till verket överklagat ärende. *För det andra* gäller det Vägverkets beslut om undantag främst från bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning (dispensärenden). Enligt utredningen är överklagandefrekvensen i dispensärenden i dag låg, liksom regeringens ändringsprocent i de relativt få ärenden som överklagas. Det är därför

enligt utredningen omotiverat att tillåta en överprövning av dessa ärenden. Regeringen har ingen annan uppfattning i denna fråga än utredningen.

Det finns i närliggande lagstiftning exempel på överklagandeförbud av liknande slag. Trafikförordningen (1998:1276) innehåller ett antal sådana förbud, se 15 kap. 1 § andra stycket, som rör Vägverkets beslut i ett överklagat ärende och 2 § andra stycket, som rör vissa beslut av en kommun rörande parkering. Det finns även exempel på överklagandeförbud som är betydligt mer ingripande för den enskilde än de som nu föreslås. Främst kan här nämnas förbudet att överklaga ett beslut om dispens från medicinska krav för körkort, se 9 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980).

Sammanfattningsvis menar regeringen att ett överklagandeförbud som avser vissa beslut om kontroll av fordon samt om fordons beskaffenhet och utrustning med hänvisning till de nämnda exemplen kan accepteras. Besluten gäller helt eller i varje fall till övervägande del rent tekniska frågor. Den enskilde är i de flesta fall tillförsäkrad en prövning av Vägverket, antingen genom att verket fattar det grundläggande beslutet eller att beslutet får överklagas hos verket. Ett överklagandeförbud torde inte heller strida mot artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna som ger var och en rätt till domstolsprövning av beslut som rör hans eller hennes civila rättigheter och skyldigheter.

Enligt 11 kap. 4 § regeringsformen skall om domstolarnas rättsskipningsuppgifter föreskrivas i lag. Detta innebär att bestämmelser om överklagande till domstol måste ges i lag. Med hänsyn härtill och med beaktande av att det är lämpligt att samla samtliga bestämmelser om överklagande i en författning finner regeringen att de nu behandlade bestämmelserna om överklagande bör tas in i den nya lagen.

På många andra områden inom trafikområdet gäller beslut omedelbart, om inget annat anges i beslutet. Som exempel kan nämnas beslut inom yrkestrafikområdet (7 kap. 9 § yrkestrafiklagen [1998:490]) och inom trafikregisterområdet (35 § lagen om vägtrafikregister). Detta bör gälla även på fordonsområdet.

7.20 Bemyndiganden

Regeringens förslag: I den nya lagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *dels* att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, *dels* att i fråga om de kontrollformer som regleras i lagen meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning, besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden och körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon samt om avgifter. De bestämmelser i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer som handlar om fordons beskaffenhet och utrustning samt annan kontroll av fordon upphävs.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* ifrågasätter dock om det föreslagna bemyndigandet ger regeringen möjlighet att föreskriva att fordon som tidigare underkänts vid en kontroll får godkännas efter att ha reparats och godkänts vid en ackrediterad verkstad på sätt som i dag regleras i 84 a och 84 b §§ fordonskungörelsen (1972:595).

Skälen för regeringens förslag: Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) innehåller relativt vida bemyndiganden att meddela föreskrifter och fatta beslut om undantag från författningsbestämmelserna. Bemyndigandena, som finns i 102–104 a §§ fordonskungörelsen respektive 65–69 §§ terrängtrafikkungörelsen, riktar sig främst till Vägverket, men i några fall även till andra myndigheter.

För att den författningsstruktur som regeringen har förespråkat i avsnitt 6 skall kunna genomföras krävs det relativt omfattande bemyndiganden även i den nya fordonslagen. Detta skulle kunna regleras med ett generellt bemyndigande med förebild i 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) och i 8 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490). I dessa båda paragrafer sägs det att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. Regeringen föreslog en liknande reglering i det förslag till lag om vägtrafikregister som överlämnades till Lagrådet den 27 april 2000 (se prop. 2000/01:95, s. 140). Lagrådet reagerade mot bemyndigandets utformning och ansåg att det av bemyndigandet klart borde framgå vilka ämnen föreskrifterna kan komma att reglera eftersom det var regeringens avsikt att vissa av dessa skulle straffbeläggas (se a prop. s. 167). Regeringen beaktade Lagrådets synpunkter vilket ledde till att bemyndigandebestämmelsen i 38 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister relativt detaljerat anger vad föreskrifterna får avse.

De bestämmelser som kommer att meddelas med stöd av bemyndigandebestämmelsen i den nya lagen kommer till viss del att vara straffsanktionerade. Mot bakgrund av vad som anförts ovan bör därför bestämmelsen utformas så att det klart framgår vilka ämnen föreskrifterna kan komma att reglera.

Utredningen har föreslagit att bestämmelsen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i lagen, meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning, besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden, körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon samt avgifter för kontroll enligt lagen. Utredningen föreslår vidare att regeringen bemyndigas att föreskriva att fordon, som omfattas av typbesiktning och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende, inte får registreras, säljas eller användas.

Enligt regeringens uppfattning uppfyller den av utredningen föreslagna bemyndigandebestämmelsen de ovan angivna kraven som bör ställas på en sådan bestämmelse.

Angående *Aktiebolaget Svensk Bilprovning*s synpunkt, se kommentaren till 5 kap. 8 § fordonslagen i avsnitt 12.1.

De bemyndiganden som nu föreslås torde täcka det bemyndigande som finns i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om

trafik, transporter och kommunikationer för regeringen att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon. Detta bemyndigande bör därför upphävas.

8 Vissa befogenheter för polisen vid kontroll enligt fordonslagen

Regeringens förslag: I polislagen (1984:387) införs en bestämmelse som innebär att en polisman får stoppa ett fordon om det behövs för att kontrollera fordonets last enligt vad som är särskilt föreskrivet. Vidare införs i lagen en bestämmelse som ger en polisman rätt att använda våld om polismannen med laga stöd skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I 22 § 4 polislagen (1984:387) finns bestämmelser som ger en polisman rätt att stoppa ett fordon eller annat transportmedel om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet. Enligt förarbetena till bestämmelsen (prop. 1996/97:175, s. 82) är den tillämplig t.ex. när en polisman skall kontrollera ett fordon enligt fordonskungörelsen (1972:595) eller terrängtrafikkungörelsen (1972:594).

Av 10 § första stycket 5 polislagen följer att en polisman får använda våld om han eller hon med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel. Enligt bestämmelsen får dock våld användas endast i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt.

I avsnitt 7.13.1 föreslår regeringen att det i den nya fordonslagen tas in en bestämmelse som ger bl.a. en polisman rätt att kontrollera fordons last. För att kunna utföra en sådan kontroll måste polismannen ha möjlighet att stoppa fordonet. Denna möjlighet skapas lämpligen genom ett tillägg i 22 § 4 polislagen. Därigenom får polismannen även rätt att inom de ramar som 10 § polislagen sätter upp bruka våld för att stoppa fordonet.

För att en polisman på ett effektivt sätt skall kunna genomföra en kontroll enligt den föreslagna fordonslagen kan det vara nödvändigt för denne att bruka våld även sedan ett fordon stoppats. Som exempel kan nämnas att polismannen kan bli tvungen att bryta upp ett lås för att kunna kontrollera lastsäkring i ett låst lastutrymme. En bestämmelse om polismanns rätt att bruka våld i den situationen bör tas in som ett tillägg till femte punkten i 10 § polislagen.

9 Fordonsdefinitioner

9.1 Nuvarande ordning

Tidigare definierades de olika begrepp som används i regelverket på vägtrafikområdet i ett flertal kungörelser och förordningar, bl.a. fordonskungörelsen (1972:595), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och trafikförordningen (1998:1276). I de författningar där det saknades definitioner, t.ex. fordonsskattelagen (1988:327) fanns hänvisningar till kungörelserna och förordningarna.

Lagrådet har ifrågasatt om denna ordning, där innebörden av olika begrepp som återfinns i lagar lämnas öppen för utfyllnad genom förordningsbestämmelser, är förenlig med regeringsformen. Särskilt har detta gällt de definitioner av olika typer av fordon som enligt fordonsskattelagen ligger till grund för uttaget av fordonsskatt (se prop. 1997/98:63 s. 203 f., jfr prop. 1994/95:55 s. 41 f.).

För att råda bot på det problem som Lagrådet har pekat på har definitionerna av de fordons- och viktbegrepp som används på vägtrafikområdet samlats i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, som trädde i kraft den 1 oktober 2001 (se prop. 2000/01:95 s. 93). Andra definitioner på området finns i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. I övriga författningar finns nu hänvisningar till den nya lagen och till den nya förordningen.

De definitioner som fanns i fordonskungörelsen m.fl. författningar fördes huvudsakligen utan omarbetning över till lagen om vägtrafikdefinitioner. I förarbetena till lagen (a prop. s. 95) konstaterade visserligen regeringen att någon anpassning till EG:s regler såvitt avsåg fordonsdefinitionerna inte var nödvändig för närvarande. Samtidigt hänvisade emellertid regeringen till att Utredningen om fordonsbestämmelser m.m. hade fått i uppdrag att bl.a. se över hur bestämmelserna på fordonsområdet överensstämmer med motsvarande EG-regler. Som en följd av denna översyn föreslås i det följande vissa justeringar i fordonsdefinitionerna.

9.2 Översyn av fordonsdefinitionerna

Regeringens förslag: Fordonsdefinitionerna i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anpassas så långt möjligt till definitionerna i EG:s fordonslagstiftning. Vidare görs vissa redaktionella ändringar i lagens definitioner. Begreppet *terrängfordon* tas bort ur lagstiftningen.

Utredningens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. Utredningen föreslår att den i dag använda beteckningen motorfordon ersätts av beteckningen vägmotorfordon.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot förslagen. *Åklagarmyndigheten i Malmö* ifrågasätter emellertid nödvändigheten i att ersätta det inarbetade begreppet motorfordon med begreppet vägmotorfordon, medan *Landstingsförbundet* och *Svenska kommunförbundet* konstaterar att införandet av ett nytt begrepp i en redan begreppsrik nomenklatur inte självklart leder till förtydliganden. *Kammarrätten i Sundsvall* och *Svenska bussbranschens riksförbund* lämnar vissa detaljsynpunkter på utformningen av definitionerna av buss och lastbil.

Skälen för regeringens förslag

Inledning

En utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet är att de svenska definitionerna så långt möjligt skall stämma överens med de definitioner som finns i EG:s lagstiftning på området. Vidare bör de svenska definitionerna vara desamma inom hela trafik- och fordonsområdet och vara heltäckande, dvs. täcka in samtliga fordonstyper.

I EG:s lagstiftning finns fordonsdefinitionerna framför allt i de s.k. ramdirektiven (se avsnitt 5.2.1). Dessa reglerar emellertid endast en del av fordonsområdet. Till den del som ett område är oreglerat av EG är Sverige oförhindrat att tillämpa nationella regler och därvid använda definitioner som skiljer sig från dem i EG:s lagstiftning.

Eftersom direktiven inte är avsedda att vara heltäckande omfattar definitionerna i dem inte alla fordonstyper. Flera fordonstyper, som är oreglerade i direktiven, kräver dock reglering i nationell rätt. Detta förhållande medför vissa problem när det gäller att anpassa de svenska definitionerna till definitionerna i direktiven eftersom ett rent övertagande av EG-definitionerna skulle utesluta flera typer av fordon. De svenska definitionerna måste därför i vissa fall även fortsättningsvis vara vidare än EG:s och reglera ett större område. Det är dock viktigt att de svenska definitionerna inte förhindrar att direktivens materiella regler tillämpas på de fordon som regleras där.

Sammanfattningsvis bör alltså de svenska definitionerna på fordonsområdet innefatta EG:s definitioner. Dessa kan dock inte föras över ordagrant från direktiven.

I det följande föreslås hur ett antal definitioner bör anpassas till EG-rätten och hur de samtidigt kan moderniseras rent språkligt. Vidare föreslås vissa andra, huvudsakligen redaktionella, ändringar i definitionerna.

Grundläggande begrepp

Fordon är det grundläggande begreppet i fordonsförfattningarna. Med fordon avses en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och som inte löper på skenor. Begreppet är mycket vitt och omfattar alla de övriga typer av fordon som definieras i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Om ordet ”huvudsakligen” läggs till framför ”för färd på marken” markeras att inte varje anordning

som i och för sig kan framföras på marken utgör ett fordon i här åsyftad mening. Med fordon avses då i stället anordningar där huvudsyftet är att de skall föras på marken. Vid en sådan justering kan undantaget för flygplan i definitionen av *motordrivet fordon* tas bort.

Fordon på väg respektive i terräng

Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner delas motordrivna fordon in i bl.a. *motorfordon* och *terrängmotorfordon*. Enligt definitionerna av dessa båda fordonstyper är terrängmotorfordon ett motordrivet fordon inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, medan motorfordon är ett motordrivet fordon som inte är terrängmotorfordon. Denna indelning utgår således från de båda begreppen väg och terräng.

Begreppet väg är i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definierat i positiva termer, medan begreppet terräng i förordningen anges vara allt som inte är väg. Som framgår ovan är definitionerna av motorfordon och terrängmotorfordon konstruerade på motsatt sätt. Terrängmotorfordon definieras positivt genom att det anges att det är ett fordon som är inrättat huvudsakligen för att användas i terräng, medan motorfordon är ett motordrivet fordon som inte är terrängmotorfordon. Denna ordning kan tyckas litet egendomlig och innebär att bestämmningen av vad som är motorfordon måste börja med en uteslutning av terrängmotorfordon, vilket i sin tur kräver en analys av vägbegreppet som motsatsvis ger innebörden av terräng. De båda motsatsparen väg och terräng respektive motorfordon och terrängmotorfordon är alltså reglerade omlott.

För att skapa en tydligare motsvarighet till begreppet terrängmotorfordon föreslår utredningen att begreppet motorfordon byts ut mot begreppet vägmotorfordon. Samtidigt bör enligt utredningen begreppet anpassas till definitionen av det EG-rättsliga begreppet fordon. Utredningens förslag innebär att vägmotorfordon definieras positivt. På så sätt undviker man enligt utredningen den omlottsituation som beskrivs ovan. Utredningen föreslår att vägmotorfordon definieras enligt följande.

Vägmotorfordon: Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Vägmotorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Några remissinstanser har vänt sig mot utredningens förslag och menar att det är onödigt att byta ut det inarbetade begreppet motorfordon.

Oavsett vilken benämning man väljer på den nuvarande kategorin motorfordon innebär utredningens förslag i sak att regelverket blir mer konsekvent och därmed också tydligare. När det gäller frågan om hur fordonskategorin skall benämnas delar regeringen i och för sig utredningens uppfattning att regelverket i viss mån skulle vinna i tydlighet och konsekvens om kategorin benämnas vägmotorfordon. Med ut-

redningens förslag klargörs såväl skillnaden mot terrängmotorfordon som att de båda kategorierna står på samma hierarkiska nivå i definitionsfloran.

Som påpekats av flera remissinstanser är emellertid motorfordon ett sedan lång tid väl inarbetad benämning på den aktuella fordonskategorin. Detta tydliggörs bl.a. av det förhållandet att termen motorfordon används i mer än sextio författningar. Med hänsyn härtill anser regeringen att det måste finnas mycket starka skäl för att byta ut benämningen. Några sådana skäl har utredningen inte presenterat.

Sammanfattningsvis bör således definitionen av begreppet motorfordon ändras i enlighet med utredningens förslag. Däremot bör benämningen på fordonskategorin inte ändras till vägmotorfordon.

Nästa fråga är vad det som nu föreslås får för konsekvens för definitionen av begreppet terrängmotorfordon. Det är inte lämpligt att definiera de båda sidoordnade begreppen motorfordon och terrängmotorfordon positivt. Risker är då stora för att det uppstår luckor eller överlappningar i regelverket. Det är således bäst att använda samma teknik som i dag fast omvänt, dvs. att definiera terrängmotorfordon som ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon.

I dagens lagstiftning används begreppet *terrängfordon* som en gemensam beteckning på terrängmotorfordon och terrängsläp. Med den indelning och uppläggnings av definitionerna som nu föreslås och med hänsyn till att de bestämmelser som i dag finns i terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och i fordonskungörelsen (1972:595) förs samman i en lag finns det inte något behov av att behålla begreppet terrängfordon. Detta bör således utmönstras ur regelverket.

Bilar

I rådets direktiv 70/156/EEG finns ingen definition av begreppet *bil*. I den svenska lagstiftningen är emellertid definitionen viktig för definitionerna av personbil, buss och lastbil. Den bör därför behållas i lagstiftningen. Den nuvarande definitionen av bil utesluter inte heller någon fordonstyp som enligt EG:s definitioner skall omfattas av direktivets materiella bestämmelser.

Den svenska definitionen av *personbil* stämmer relativt bra överens med definitionen i direktiv 70/156/EEG. Vissa anpassningar kan dock göras för att avvikelserna skall bli så liten som möjligt. Den svenska versionen av direktivet lyder "fordon som *används* för personbefordran...". Ordet "inrättad", som används i lagen om vägtrafikdefinitioner, är mer objektivt än "används". Användningen av ett fordon kan ju skifta från dag till dag, men om fordonet är inrättat på ett visst sätt är det svårare att ändra. Med hänsyn till detta och eftersom ordet inrättad inte torde strida mot ordalydelsen i andra språkversioner av direktivet, bör ordet inrättad användas även fortsättningsvis. I enlighet med hur definitionerna i direktiv 70/156/EEG är formulerade bör det i den svenska definitionen av personbil anges hur många sittplatser fordonet får vara försett med. Utredningen har föreslagit att ordet "säten" skall användas. Som Kammarrätten i Sundsvall har påpekat kan emellertid ett säte vara avsett för flera personer. Med hänsyn härtill bör i stället ordet sittplatser väljas.

Definitionen av *buss* i den svenska lagstiftningen överensstämmer, liksom definitionen av *personbil*, relativt bra med EG:s definitioner. Vissa justeringar kan dock göras för att anpassa definitionen ännu mer i EG-rättslig riktning. Av skäl som angetts ovan bör därvid ordet *sittplatser* användas i stället för det av utredningen föreslagna *säten*. För att skapa ett enhetligt och tydligt system bör vidare den oklara satsen ”även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål” ersättas av ordet ”huvudsakligen”. Detta torde vara nödvändigt även för att det skall finnas en gräns mot begreppet *lastbil*, enligt nedanstående förslag. Förändringen kan dock medföra att ett fordon med mer än åtta sittplatser utöver sittplatsen för föraren, men som huvudsakligen är inrättad för annat ändamål än *personbefordran*, kommer att klassas som *lastbil* i stället för som i dag som *buss*. Det torde dock endast röra sig om ett begränsat antal fordon. Om det vid tolkningen av bestämmelsen uppkommer tveksamhet till vilken fordonstyp ett fordon skall hänföras har dessutom Vägverket möjlighet att med stöd av 3 § lagen om vägtrafikdefinitioner och 3 § förordningen om vägtrafikdefinitioner besluta i frågan.

Det kan vidare konstateras att den nu föreslagna modifieringen av definitionen av ”*buss*” stämmer väl överens med definitionen i det s.k. körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort¹. I det direktivet avses med *buss* (fordon av kategori D) ”bilar avsedda för persontransporter och som utöver förarsätet har fler än åtta sittplatser”.

Lastbil definieras i svensk rätt som en bil som inte är att anse som *personbil* eller *buss*. Till skillnad från definitionen i rådets direktiv 70/156/EEG anger den svenska definitionen således inte att fordonet skall vara avsett för *godsbefordran*. Anledningen till detta är att man har velat täcka in samtliga typer av motorfordon med de tre definitionerna *personbil*, *buss* och *lastbil*. Eftersom *personbil* och *buss* enligt gällande svensk rätt undantas från vad som är att anse som *lastbil* framgår det att *godsbefordran* är det främsta användningsområdet för *lastbilar*. Definitionen avviker därmed språkligt, men inte reellt, från EG:s definition. Detta är förmodligen nödvändigt för att åstadkomma ett fullständigt system för svenskt vidkommande. I förtydligande syfte bör dock definitionen delas upp i två punkter. Den första punkten bör lyda ”En bil som är inrättad huvudsakligen för *godsbefordran*” och motsvarar då EG:s definition. För att, som i dag, täcka in samtliga typer av motorfordon med hjälp av de tre definitionerna bör den andra punkten lyda ”En annan bil som inte är att anse som en *personbil* eller en *buss*”.

Släpfordon

I denna proposition föreslås att de bestämmelser som i dag finns i *fordonskungörelsen* och *terrängtrafikkungörelsen* samlas i den nya *fordonslagen* och i föreskrifter som meddelas med stöd av *bemyndiganden* i den lagen. Detta leder till att vissa förändringar i definitionerna av de olika typerna av *släpvagnar* bör göras. En sådan förändring har redan berörts, nämligen *slopandet* av begreppet *terrängfordon*, som inte längre fyller någon praktisk funktion.

¹ EGT L 237, 24.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0439).

En annan förändring som framstår som naturlig i samband med en författningssammanslagning är att begreppet *släpfordon* i framtiden bör delas upp i släpvagnar, släpslädar och *terrängsläp*. Det saknas nämligen anledning att låta terrängsläp även fortsättningsvis stå som en egen kategori i en systematisk uppställning av definitionerna. Samtidigt kan uppräknningen av vilka fordon, som släpfordonen är avsedda att kopplas till, bytas ut mot ”ett annat motordrivet fordon än moped klass II”. Definitionerna av släpvagn, släpsläde och terrängsläp bör vidare sinsemellan utformas så enhetligt som möjligt, med angivande av till vilken typ av fordon de är avsedda att kopplas.

Lekfordon

Begreppet *lekfordon* förekommer i trafikförfattningarna med innebörden fordon som är avsett uteslutande för lek, se 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Lekfordon ingår således i fordonsbegreppet och utgör därmed en egen fordonstyp. Ingen av de aktuella författningarna undantar emellertid lekfordonen från tillämpningen generellt sett. Inte heller definitionerna av andra typer av fordon undantar lekfordon. Det är endast i definitionen av cykel i lagen om vägtrafikregister som det uttryckligen anges, att med cykel inte avses lekfordon.

Den nuvarande regleringen är ofullständig och leder närmast tanken till att man har utgått från att inget annat fordon än cykel skulle kunna inrymma kategorin lekfordon. Den tolkningen av bestämmelserna torde dock inte vara möjlig att göra. Det finns naturligtvis fordon som för framdrivande är försedda med motor men som ändå måste anses vara avsedda uteslutande för lek. Mot denna bakgrund är det rimligt att lekfordon undantas från fordonsbestämmelserna. För att detta skall kunna åstadkommas måste lekfordon definieras på ett för ändamålet lämpligt sätt. Hur regelverket i övrigt bör utformas för att utesluta lekfordonen har regeringen redan föreslagit i avsnitt 7.2.

I lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet finns bl.a. regler om att leksaker måste uppfylla vissa krav ur hälso- och säkerhetssynpunkt. Genom lagen har rådets direktiv 88/378/EEG av den 3 maj 1988 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om leksakers säkerhet² genomförts. Med leksaker avses i lagen, och i direktivet, leksaker som är utformade för eller annars klart avsedda att användas av barn under 14 år. I direktivet anges i bilaga 1 produkter som inte skall betraktas som leksaker. För fordonsområdets vidkommande är punkterna 13, 15 och 17 av särskilt intresse. Detta innebär att följande produkter inte är leksaker: specialiserade produkter som drivs med en märkspänning som överstiger 24 volt, fordon med förbränningsmotor och cyklar avsedda för idrottsutövning eller för framförande på allmän väg. Innehållet i bilagan är infört i svensk lagstiftning genom Konsumentverkets föreskrifter.

Enligt artikel 4 i direktivet får medlemsstaterna inte förhindra att leksaker som uppfyller kraven i direktivet släpps ut på marknaden inom deras territorier. Direktivet är således inget s.k. minimidirektiv som medger avvikelser för andra eller strängare säkerhetskrav.

² EGT L 187, 16.7.1988, s. 1 (Celex 31988L0378).

För att inte riskera att vissa produkter som utgör leksaker enligt lagen om leksakers säkerhet skall träffas även av bestämmelserna i fordonslagstiftningen bör definitionen av lekfordon ange att lekfordon är ett fordon som skall avses som en leksak enligt lagen om leksakers säkerhet.

Med en sådan definition kan det visserligen uppstå vissa gränsdragningsproblem. Problemen torde i första hand uppkomma när det gäller eldrivna fordon, men dessa skall inte överdrivas. Risken är att avancerade lekfordon uppträder med betydande massa och fartresurser. Den övre gräns i fråga om hastighet som kan godtas är 25 kilometer i timmen, därefter måste ett fordon obetingat utgöra ett motorfordon (jfr definitionen av "fordon" i typgodkännandedirektivet 70/156/EEG), men redan en betydligt lägre hastighet kan vara problematisk. Kravet på att ett fordon skall vara utformat eller klart avsett att användas av barn under 14 år för att betraktas som en leksak, och därmed även ett lekfordon, är dock en klar begränsning som bör kunna hävdas för att undvika de angivna gränsdragningsproblemen.

Sammanfattning

De förslag till förändringar i fordonsdefinitionerna som redovisats ovan leder till att den systematiska uppställningen av dessa blir följande.

Motordrivna fordon

I. Motorfordon

1. Bilar

- a) Personbilar
- b) Bussar
- c) Lastbilar
 - Lätta lastbilar
 - Tunga lastbilar

2. Motorcyklar

- a) Lätta motorcyklar
- b) Tunga motorcyklar

3. Mopeder

- a) Mopeder klass I
- b) Mopeder klass II

II. Traktorer

III. Motorredskap

- 1. Motorredskap klass I
- 2. Motorredskap klass II

IV. Terrängmotorfordon

- 1. Terrängvagnar
 - a) Lätta terrängvagnar
 - b) Tunga terrängvagnar
- 2. Terrängskotrar

Släpfordon

I. Släpvagnar

- 1. Släpkärror
 - a) Dolly
 - b) Övriga släpkärror
- 2. Påhängsvagnar

3. Övriga släpvagnar

II. Släpplädar

III. Terrängsläp

Efterfordon

Sidvagnar

Cyklar

Hästfordon

Övriga fordon

10 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den nya fordonslagen och övriga lagändringar träder i kraft den 1 maj 2003. Genom den nya lagen upphävs

- kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt ömsesidigt erkännande av sådant godkännande,
- terrängtrafikkungörelsen (1972:594),
- fordonskungörelsen (1972:595), samt
- lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

I den nya lagen tas det in en övergångsbestämmelse som innebär att äldre bestämmelser fortfarande skall gälla i fråga om ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet.

I lagen om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner tas det in en övergångsbestämmelse som innebär att vissa klassificeringar av fordon enligt äldre bestämmelser skall gälla även fortsättningsvis.

I lagen om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning tas det in en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter skall tillämpas på fordon som har registreringsbesiktigats för taxitrafik före ikraftträdandet.

Övriga lagändringar förenas inte med några övergångsbestämmelser.

Utredningens förslag: Enligt utredningen bör de förslag till författningar som utredningen lämnar träda i kraft så snart som möjligt. Utredningen föreslår inga övergångsbestämmelser till den nya fordonslagen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* har ifrågasatt om inte den övergångsbestämmelse angående överklagande av beslut som meddelas innan den nya lagen träder i kraft som utredningen föreslår skall tas in i den förordning som ansluter till den nya fordonslagen i stället bör tas in i lagen där bestämmelserna om överklagande finns. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* påpekar att den nya lagen bör träda i kraft så långt efter utfärdandet att det ges tillräcklig tid för anpassning till nyordningen.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen delar utredningens bedömning att de nya bestämmelserna bör träda i kraft så snart som möjligt. Samtidigt måste naturligtvis som *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* på-

pekar möjlighet ges för framför allt de berörda myndigheterna och besiktningsorganen att anpassa sig till den nya ordningen. De myndigheter som bemyndigas att meddela föreskrifter måste ges tillfälle att utfärda erforderliga föreskrifter. Vidare måste berörd personal hos myndigheterna och besiktningsorganen ges tillfälle att genomgå viss utbildning. Slutligen torde de nya bestämmelserna erfordra viss dataanpassning hos bl.a. Vägverket och Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Vid en avvägning mellan dessa aspekter finner regeringen att det är lämpligt att den nya fordonslagen och de föreslagna lagändringarna träder i kraft den 1 maj 2003.

Även när det gäller behovet av övergångsbestämmelser gör regeringen huvudsakligen samma bedömning som utredningen. Äldre bestämmelser bör gälla för överklagande av beslut som har meddelats enligt dessa bestämmelser. Enligt regeringens uppfattning är det emellertid mest lämpligt att även i övrigt låta äldre bestämmelser tillämpas på ärenden som har anhängiggjorts innan den nya lagen trädde i kraft. Detta innebär att ärendena skall följa den handläggningsordning som anges i de äldre bestämmelserna och även materiellt prövas enligt dessa bestämmelser.

Det kan visserligen diskuteras i vilken författning en sådan övergångsbestämmelse bör tas in. Samtliga bestämmelser om överklagande av beslut som meddelas med stöd av den nya lagen eller med stöd av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen kommer att återfinnas i lagen, se avsnitt 7.19. Med hänsyn härtill bör – som Kammarrätten i Sundsvall har föreslagit – övergångsbestämmelserna angående överklagande av beslut som har meddelats före ikraftträdandet tas in i lagen. Den ovan angivna övergångsbestämmelsen – som innefattar övergångsregler för överklagande av beslut som har meddelats med stöd av de äldre bestämmelserna – bör därför tas in i lagen. De övriga materiella förändringar som föreslås i propositionen torde inte kräva några övergångsvisa lösningar i lagen.

Kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt ömsesidigt erkännande av sådant godkännande, terrängtrafikkungörelsen (1972:594), fordonskungörelsen (1972:595) samt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet bör upphävas genom den nya lagen.

De ändringar i definitionerna av personbil, buss och lastbil som föreslås kan leda till att något enstaka fordon som klassificerats enligt de äldre definitionerna enligt de nya definitionerna skall anses som en annan fordonstyp. Det är rimligt att den äldre klassificeringen får fortsätta att gälla även sedan de förändrade definitionerna har trätt i kraft. En övergångsbestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagen om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

För att det även efter ikraftträdandet av den nya fordonslagen skall vara otillåtet att hyra ut ett fordon som är registreringsbesiktigt för taxi- trafik enligt fordonskungörelsen till den som inte har tillstånd till sådan trafik bör de äldre bestämmelserna fortsätta att gälla för dessa fordon. En övergångsbestämmelse med detta innehåll bör tas in i lagen om ändring i lagen om biluthyrning.

11 Konsekvenser av förslagen

Det huvudsakliga syftet med lagförslagen i denna proposition är att modernisera och förenkla regelverket samt att anpassa det till regeringsformens bestämmelser om normgivning. Endast några få materiella ändringar föreslås. Det förenklade regelverket torde leda till att det blir lättare att tillämpa det för både myndigheter och enskilda. Ett visst mått av effektiviseringar och rationaliseringar bör därför kunna bli följden av förslagen. Dessa bör rent allmänt leda till minskade kostnader både för aktörerna på fordonsområdet och för samhället i övrigt.

Som konstateras i det föregående avsnittet föranleder det nya regelverket vissa utbildningsinsatser och en viss dataanpassning hos besiktningsorganen. Sammantaget kommer detta initialt att innebära något ökade kostnader och ett visst intäktsbortfall för besiktningsorganen. Eftersom Aktiebolaget Svensk Bilprovning är det största av dessa organ kommer det bolaget att beröras mest av förändringarna.

I propositionen föreslås i fråga om överklagande av myndigheters beslut enligt de nya fordonsförfattningarna en övergång från en överprövning av regeringen till en överprövning av allmän förvaltningsdomstol i vissa fall. Detta kommer att gälla ärenden som rör typbesiktning av fordon. Även beslut som meddelas med stöd av 4 kap. i den nya lagen kommer att överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detta innebär emellertid ingen skillnad mot vad som gäller i dag, se 9 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Det kan dock förväntas förekomma endast ett fåtal fall av överklaganden till allmän förvaltningsdomstol. Annat än en marginell ökad belastning för dessa domstolar kan inte förväntas uppkomma genom de nya bestämmelserna om överklagande. Samtidigt föreslås att det skall införas ett fullföljdsförbud beträffande vissa typer av beslut. Detta kommer sannolikt att leda till vissa kostnadsbesparingar för staten. Sammantaget bör de nya bestämmelserna om överklagande inte innebära att några ökade kostnader för det allmänna uppstår.

Vissa positiva effekter när det gäller brottsbekämpningen och det brottsförebyggande arbetet kan förväntas följa av de tydligare regler som föreslås såvitt avser bl.a. polisens kontroll och inspektion i olika avseenden.

Det nya regelverket – framför allt den nya bestämmelsen som ger möjlighet till kontroll av fordons last – kan också förväntas ge vissa positiva effekter på trafiksäkerheten.

Sammanfattningsvis torde förslagen inte få några större statsfinansiella konsekvenser.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till fordonslag

1 kap. Inledande bestämmelser

Innehåll och tillämpningsområde

1 §

I paragrafen anges lagens innehåll.

Kontroll av fordons last utgör inte en kontroll av själva fordonet och tas därför upp i en särskild punkt i *första stycket*. Av samma anledning tas kontroll av färdskrivare och taxameter upp i en särskild punkt.

Skälet till att kontroll av last tas upp i lagen anges i avsnitt 7.13.1. Begreppet *last* är vidsträckt och innefattar det snävare begreppet *lastat på föreskrivet sätt* som används i 2 kap. 13 §, se nedan.

Eftersom kontrollen på fordonsområdet huvudsakligen utförs av besiktningsorganen är det naturligt att de närmare bestämmelserna om organens verksamhet omfattas av lagen (*punkt 4*). Dessa bestämmelser finns i dag i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Besiktningsorganen är enligt den lagen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag. SAQ Kontroll Aktiebolag, som tidigare ägdes av staten, såldes år 1999 med stöd av riksdagens bemyndigande (se prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26, rskr. 1995/96:302) till Det Norske Veritas Holding Aktiebolag. Bolaget har den 9 juni 2000 ändrat sin firma från SAQ Kontroll Aktiebolag till Det Norske Veritas Inspection AB.

Andra stycket har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. De bemyndiganden som avses i stycket finns i 5 kap. 8 §. Det bör noteras att lagen inte innehåller några materiella bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Sådana bestämmelser kommer i stället att med stöd av bemyndigandet i 5 kap. 8 § första stycket meddelas i förordning och myndighetsföreskrifter. Bemyndigandet begränsas naturligtvis av lagens tillämpningsområde. De föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning som meddelas med stöd av bemyndigandet får således inte avse sådana fordon som anges i 1 kap. 2 §.

2 §

I paragrafen anges de fordonskategorier som undantas från lagens tillämpningsområde. Undantagen är i princip desamma som för närvarande finns i 1 § andra stycket fordonskungörelsen (1972:595) och i 1 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I dessa undantas

emellertid lekfordon inte uttryckligen från kungörelsernas tillämpningsområde. I denna proposition föreslås en ny definition av lekfordon, se avsnitt 9.2. Den nya definitionen innebär att lekfordon är sådana fordon som skall anses som en leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet. För att dessa fordon inte skall omfattas av såväl de tekniska krav som ställs i den lagen som dem som ställs upp i regelverket på fordonsområdet undantas lekfordonen från fordonslagens tillämpningsområde.

Beträffande *första punkten* kan anmärkas att 1 § andra stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister i stället undantar ”fordon som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt”, dvs. samtliga fordon som ägs av dessa subjekt. I registrerings-sammanhang kan ett vidare utformat undantag accepteras, eftersom dessa fordon i stället registreras i det militära fordonsregistret. I fråga om bestämmelserna i fordonslagen är det dock endast särskilda typer av fordon som är tillverkade för särskilda militära ändamål, exempelvis stridsvagnar, som undantas.

Definitioner

3 §

Några definitioner motsvarande dem i första stycket finns inte i det gällande regelverket. Begreppen besiktningsorgan, bilinspektör och tekniker används dock i bl.a. fordonskungörelsen (1972:595) utan att definieras. Tekniker är detsamma som tekniskt biträde som nämns på några ställen i dagens kungörelser, se bl.a. 35 § fordonskungörelsen. Teknikern är i lagens mening att betrakta som en medhjälpare till främst en bilinspektör. Förutom skillnaden i anställningsform har de två typerna av befattningshavare något olika utbildning. Hittills har alltid hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning anställda besiktnings tekniker anlitats som tekniker.

I definitionerna av bilinspektör och tekniker ställs inga krav på att dessa skall ha särskilda förordnanden för att få utföra kontroller och inspektioner enligt lagen. Sådana krav finns i dag enligt 91 § fordonskungörelsen för polismän och bilinspektörer som utför flygande inspektion och för tekniker för att denne skall få biträda vid en sådan inspektion. Motsvarande bestämmelser har tagits in i 2 kap. 10 § i den nya fordonslagen. Om förordnande skall krävas i övrigt får avgöras av regeringen och beslutas i förordning såsom en verkställighetsföreskrift.

Den hänvisning till lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som finns i *andra stycket* motsvarar de hänvisningar som finns i de flesta författningarna på vägtrafikområdet, se t.ex. 3 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister och 1 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

2 kap. Kontrollformer

Inledande bestämmelse

1 §

I paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, anges det grundläggande syftet med de olika kontrollformerna. Vidare markeras det att bestämmelserna i lagen anger ramarna för de olika typerna av kontroll. Beskrivningen av de olika kontrollformerna i kapitlet är således inte fullständig utan endast huvuddragen anges. Uttrycket ”i övrigt lämpligt för trafik” innefattar såväl de icke säkerhetsbetingade kontrollerna vid en lämplighetsbesiktning, som de kontroller som görs från miljösynpunkt vid de olika kontrollformerna.

Typgodkännande

2 §

Paragrafen avser såväl EG-typgodkännande som ECE-typgodkännande och nationellt typgodkännande. De olika formerna av typgodkännande behandlas i lagen under den gemensamma beteckningen typgodkännande. Skälet till varför denna reglering valts anges i avsnitt 7.4. I det avsnittet behandlas även vissa andra frågor om typgodkännande. För att öka paragrafens informationsvärde har på *Lagrådets* inrådan en kortfattad upplysning om de tre formerna av typgodkännande tagits in i *första stycket andra meningen*. Lagrådet föreslår att ECE-typgodkännandet beskrivs genom en hänvisning till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Som framgår av avsnitt 5.2.2 har emellertid överenskommelsen reviderats en gång. Härigenom fick överenskommelsen bl.a. ett annat namn. Med hänsyn härtill har regeringen valt att beskriva ECE-typgodkännandet utan att i lagtexten ange namnet på någon av överenskommelserna.

Paragrafens lydelse anknyter till artikel 2 i rådets direktiv 70/156/EEG. I denna definieras typgodkännande som ett ”förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de relevanta kraven i detta direktiv eller i något av de särdirektiv som anges i den uttömmande förteckning som återfinns i bilagorna 4 och 11”. Typgodkännande definieras på i huvudsak samma sätt i artikel 2 i rådets direktiv 74/150/EEG och i artikel 2 i rådets direktiv 92/61/EEG samt i 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande.

Med *system* avses enligt ramdirektiven sådana fordonssystem, t.ex. bromsar, avgasreningssystem och inredningsdetaljer, som omfattas av kraven i något av särdirektiven. Med *komponenter* avses anordningar, t.ex. strålkastare, för vilka det fastställs krav i ett särdirektiv, som är av-

sedda att vara en del av ett fordon. *Separata tekniska enheter* är anordningar, t.ex. bakre skyddsanordning, för vilka det fastställs krav i ett särdirektiv, som kan godkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp.

I lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns det bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening av en fordonstyp, en motortyp, ett fordonssystem, en komponent eller en separat teknisk enhet. För att tydliggöra detta har det i *andra stycket* tagits in en hänvisning till den lagen.

3 §

Godkännandemyndigheter är för närvarande Naturvårdsverket och Vägverket. Hur kompetensen fördelats mellan myndigheterna när det gäller EG-typgodkännande framgår av 55 a § fordonskungörelsen (1972:595). I fråga om typbesiktning, dvs. dagens motsvarighet till nationellt typgodkännande, och ECE-typgodkännande är Vägverket ensam ansvarig myndighet.

4 §

I paragrafen anges de skyldigheter som åligger den som beviljats typgodkännande. En motsvarande bestämmelse finns i 9 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Bestämmelsen innebär att den som har beviljats ett typgodkännande är skyldig se till att de fordon etc. som tillverkas i enlighet med typgodkännandet. Vidare innebär bestämmelsen att den som beviljats ett typgodkännande är skyldig att underkasta sig viss kontroll av att tillverkningen sker i enlighet med typgodkännandet. På EG-rättslig nivå finns bestämmelser om tillverkarens skyldigheter att medverka i sådan kontroll i bilaga 10 till rådets direktiv 70/156/EEG och i bilaga 6 till rådets direktiv 92/61/EEG.

Som *Lagrådet* påpekar ger inte bestämmelsen i 2 kap. 5 § utrymme för att återkalla ett typgodkännande om tillverkaren inte medverkar till kontroll eller lämnar upplysningar etc. enligt förevarande paragraf. Att införa en sådan möjlighet torde knappast vara möjlig med hänsyn till bestämmelserna i EG-direktiven om när återkallelse av ett typgodkännande får ske, jfr 9 och 11 §§ lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

I det författningsförslag som remitterades till *Lagrådet* angavs i *andra stycket* att godkännandemyndigheten "har rätt att bereda sig tillträde" till en fabrik etc. Eftersom godkännandemyndigheten saknar tvångsmedel att mot tillverkarens vilja ta sig in i fabriken etc. har på *Lagrådets* inrådan de citerade orden ersatts med uttrycket "har rätt till tillträde".

5 §

Bestämmelsen ger möjlighet för godkännandemyndigheten att återkalla ett meddelat typgodkännande om de fordon etc. som tillverkas inte stämmer överens med den godkända typen.

Ett specialfall som inte regleras i paragrafen utgör den situationen att ett typgodkännande meddelats på grundval av ett felaktigt underlag. De efterföljande fordonen stämmer då överens med den fordonstyp som godkännandet grundar sig på, men eftersom underlaget innehåller fel-

aktiga uppgifter skulle typfordonet inte ha godkänts om det rätta förhållandet varit känt för godkännandemyndigheten vid tiden för godkännandet. Även om godkännandet då inte kan återkallas enligt bestämmelsens ordalydelse, bör återkallelse likväl kunna ske enligt allmänna förvaltningsrättsliga principer. Gynnande förvaltningsbeslut, t.ex. beviljande av ett tillstånd eller en tillsättning vinner visserligen i allmänhet negativ rättskraft. Det finns dock vissa undantag från den regeln, som innebär att även ett sådant beslut kan återkallas. Detta gäller exempelvis i den beskrivna situationen, då en sökande lämnat felaktiga uppgifter eller förtigt relevanta fakta, så att ett felaktigt beslut meddelats.

Registreringsbesiktning

6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 36 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595) och 17 § första stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I dessa båda bestämmelser anges att registreringsbesiktning görs för att undersöka ett fordons beskaffenhet och utrustning. Ordet undersöka har i den aktuella paragrafen bytts ut mot kontrollera. Någon skillnad i sak är emellertid inte avsedd. Frågor om registreringsbesiktning behandlas i avsnitt 7.5.

Mopedbesiktning

7 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 48 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595). Även i denna paragraf har det i fordonskungörelsen använda ordet undersöka bytts ut mot kontrollera. Inte heller här är någon skillnad i sak är avsedd. Frågor om mopedbesiktning behandlas i avsnitt 7.6.

Det bör noteras att kontroll av en moped klass I sker vid en registreringsbesiktning medan kontroll av en moped klass II sker vid en mopedbesiktning.

Lämplighetsbesiktning

8 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 69 § första stycket och 73 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595) samt 24 § första stycket och 28 § första stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I dessa lagrum anges att lämplighetsbesiktning görs för fastställande av att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Ordet fastställande har i den aktuella paragrafen bytts ut mot kontrollera. Någon skillnad i sak är emellertid inte avsedd. Frågor om lämplighetsbesiktning behandlas i avsnitt 7.8.

Kontrollbesiktning

9 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 74 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595) och 29 § första stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I första stycket 1 har det i förhållande till dessa båda bestämmelser lagts

till att kontrollen gäller huruvida fordonet har försämrats i otillåten grad. På så sätt förtydligas att kontrollbesiktningen är en form av trafik-säkerhets- och miljöprovning varigenom det kontrolleras att fordonet inte har försämrats alltför mycket i förhållande till ursprungsutförandet och att det vid besiktningen ställs andra krav än vid exempelvis en registreringsbesiktning. Frågor om kontrollbesiktning behandlas i avsnitt 7.9.

Kontrollbesiktning och flygande inspektion är från kontrollsynpunkt två i princip likvärdiga alternativ. Båda instituten används för att kontrollera om ett fordon har försämrats i otillåten grad, även om den ena kontrollen sker i hall och den andra vanligtvis på väg eller i terräng. En annan skillnad är att kontrollbesiktningen som huvudregel sker periodiskt, medan den flygande inspektionen sker slumpmässigt.

Enligt 74 § fordonskungörelsen innefattar kontrollbesiktningen en kontroll av att kraven i fråga om taxameter, enligt yrkestrafikförordningen (1998:779) och med stöd därav meddelade föreskrifter, är uppfyllda. Denna del av kontrollbesiktningen har tagits bort. I stället skall den återkommande taxameterkontrollen ske uteslutande enligt bestämmelserna i 7 kap. 3 § yrkestrafikförordningen. Detta innebär att kontrollen sker årligen hos en för ändamålet ackrediterad verkstad. Härigenom kommer bestämmelserna om kontroll av taxameter att vara desamma som dem som i dag gäller för färdskrivare enligt förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

Bestämmelsen i *första stycket 2* avser andra krav till skydd för liv och hälsa än sådana som är motiverade av trafiksäkerhetsskäl. Vid en kontrollbesiktning kontrolleras att fordonet uppfyller kraven i förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, förordningen (1995:555) om HFC och förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet, se 82 § fordonskungörelsen.

Andra stycket saknar direkt motsvarighet i det gällande regelverket. I det tydliggörs det nuvarande förhållandet att kontrollbesiktning, utöver vid den periodiskt återkommande besiktningen, kan aktualiseras även till följd av att körförbud inträtt eller att ett föreläggande om kontrollbesiktning har utfärdats.

Flygande inspektion

10 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 91 § fordonskungörelsen (1972:595) och 32 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Flygande inspektion sker för att kontrollera ett fordons beskaffenhet och utrustning. Att lägga märke till är skillnaden mellan denna form av kontroll och den som regleras i den följande bestämmelsen om annan kontroll genom polisman. Även denna kontroll sker av fordons beskaffenhet och utrustning, men med det ytterligare rekvisitet att kontrollen uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Frågor om flygande inspektion behandlas i avsnitt 7.10.

I beskrivningen av kontrollens innebörd i *första stycket* har samma justering gjorts som i 9 § beträffande kontrollbesiktning, se kommentaren till den paragrafen. Kontrollen vid en flygande inspektion är emellertid

vidare än den som sker vid en kontrollbesiktning. Så kontrolleras exempelvis vid behov hastighetsregulatorn vid en flygande inspektion men inte vid en kontrollbesiktning. Detta förhållande har föranlett att beskrivningen av flygande inspektion är något annorlunda än beskrivningen av kontrollbesiktning, på så sätt att det i den förstnämnda anges att kontroll sker av att fordonet ”inte i övrigt avviker från det godkända utförandet”.

En flygande inspektion kan ske av ett fordon som anträffas ”i trafik” (*första stycket*) eller som kan antas ”i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik” (*andra stycket*). Detta innebär att en flygande inspektion kan ske även i terräng, jfr den nuvarande bestämmelsen i 32 § terrängtrafikkungörelsen.

I förhållande till de äldre bestämmelserna har kravet på att en flygande inspektion av ett fordon som det finns anledning att anta har använts i trafik i nära anslutning till påträffandet endast får ske om det finns anledning att anta att det är bristfälligt tagits bort.

Bestämmelsen i *tredje stycket*, som innebär att flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får ske i företagets lokaler och i områden i anslutning till dessa är ny. Definitionen av yrkesmässig trafik finns i 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490). Genom bestämmelsen möjliggörs att flygande inspektion sker av fordon i yrkesmässig trafik utan att det stör företagets verksamhet mer än nödvändigt och att kontrollen sker på ett ställe där arbetsmiljön för den som utför kontrollen är bättre än på vägkanten. Kontrollen kan ske av fordon som står uppställda exempelvis i eller utanför ett garage eller någon annan lokal eller annars på ett område som företaget disponerar. Det krävs inte att företaget formellt äger den lokal eller det markområde där fordonen finns. I praktiken blir det således fråga om lokaler som den som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik äger eller disponerar. En tillståndshavare kan både vara en fysisk och en juridisk person.

Liknande bestämmelser om kontroll i lokaler m.m. finns i flera andra författningar på vägtrafikområdet, se t.ex. 12 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods och 8 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

Beträffande *tredje stycket*, se kommentaren till 1 kap. 3 §.

Annan kontroll genom polisman

11 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 35 § andra stycket fordonskungörelsen (1972:595) och 16 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I paragrafen regleras den kontroll av fordon som varje polisman, oavsett utbildning eller förordnande, får utföra. Härigenom skiljer sig alltså denna kontroll från flygande inspektion. En sådan inspektion får ju utföras endast av polismän som har förordnats av Rikspolisstyrelsen att utföra sådana inspektioner. Även beträffande vilka fordon som får kontrolleras är det skillnad mellan förevarande bestämmelse och bestämmelsen om flygande inspektion i 10 §. Enligt den sistnämnda bestämmelsen får flygande inspektion utföras stickprovsvis, utan misstanke om att fordonet är bristfälligt. För att en polisman skall få utföra en kontroll enligt

förevarande bestämmelse krävs det dock att polismannen *har anledning att anta* att fordonet inte är i föreskrivet skick. Om polismannen har fattat denna misstanke och bestämmer sig för att kontrollera fordonet behöver dock inte kontrollen inskränka sig till den utrustning eller beskaftenhet som har väckt misstanken. Kontrollen begränsas i stället av att det krävs att den *uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt*.

Kontroll enligt bestämmelsen får ske av ett fordon som anträffas *i trafik*. Detta innebär att kontrollen kan ske även i terräng, jfr den nuvarande bestämmelsen i 16 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen. Däremot får – till skillnad från vad som gäller vid flygande inspektion – endast fordon som *anträffas* i trafik kontrolleras.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.11.

Kontroll av fordons last

12 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande författningar. Bestämmelsen reglerar kontrollen av att fordon är lastade på föreskrivet sätt enligt bestämmelserna i 3 kap. 78 och 80 §§ trafikförordningen (1998:1276) och i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd. Däremot reglerar bestämmelsen inte de kontroller av fordons last som kan utföras vid tillsyn enligt annan särskild lagstiftning, t.ex. enligt något av regelverken om transport av farligt gods, transport av lättfördärliga varor eller transport av djur.

Kontroll av fordons last kan ske såväl i samband med flygande inspektion som fristående, dvs. utan att någon inspektion företas. Frågor om kontroll av fordons last behandlas i avsnitt 7.13.1.

Enligt 3 kap. 3 § andra stycket har den som utför kontrollen rätt till tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller i dess last. Av det sistnämnda följer att kontrollen kan utföras även i slutna s.k. fristående lastbärare, t.ex. containrar, som transporteras på ett fordon.

Vägkontroll m.m. av färdskrivare

13 §

Paragrafen, som har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med *Lagrådets* förslag, saknar motsvarighet i gällande författningar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.13.2. Färdskrivare omfattas inte av bestämmelserna om fordons beskaftenhet och utrustning i fordonskungörelsen (1972:595). I stället regleras kravet på att det i vissa fordon skall finnas färdskrivare samt hur dessa skall vara beskaftade och användas i det regelverk som reglerar kör- och vilotider, bl.a. i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter. Kontroll av färdskrivare utgör därför en egen kontrollform och ingår inte i flygande inspektion som ju sker för att kontrollera ett fordons utrustning och beskaftenhet. Det är naturligtvis inget som hindrar att kontrollen utföras i samband med sådan inspektion.

I det författningsförslag som remitterades till Lagrådet angavs att kontroll av färdskrivare "...får ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa...". Lagrådet anser att det av

denna formulering inte framgår vilket företag som avses och föreslår att bestämmelsen i stället formuleras på samma sätt som i 2 kap. 10 §, nämligen: "Beträffande fordon som används i yrkesmässig trafik får motsvarande kontroll ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa." Lagrådet föreslår således att bestämmelsen knyts till fordon som används i yrkesmässig trafik.

I enlighet med Lagrådets synpunkter preciseras det i bestämmelsen hos vilka företag en kontroll får ske. Yrkesmässig trafik definieras i 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490) och innebär kortfattat att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Det är emellertid inte bara fordon som används i yrkesmässig trafik som omfattas av färdskrivarkravet, utan detta krav omfattar även exempelvis fordon som används för s.k. egna transporter inom ett företag. För att även färdskrivarna i dessa fordon skall kunna kontrolleras i företagets lokaler etc., har möjligheten till sådan kontroll knutits till om fordonet används av ett företag. Den valda formuleringen innebär vidare att det fordon som skall kontrolleras inte behöver ägas av företaget, utan det är tillräckligt att företaget på något sätt disponerar över detta, t.ex. genom ett leasingavtal. Angående var kontrollen får ske, se vidare kommentaren till 2 kap. 10 §. Se också kommentaren till 1 kap. 3 § angående krav på förordnande för den som utför kontrollen.

Vägkontroll m.m. av taxameter

14 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande författningar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.13.3. Inte heller taxameter omfattas av bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i fordonskungörelsen (1972:595). Kravet på att det i fordon som används i taxitrafik skall finnas en taxameter följer i stället av 7 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779), medan de tekniska kraven som en taxameter skall uppfylla och hur den skall användas följer av Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:177) om taxitrafik som verket har meddelat med stöd av myndigande i förordningen. Kontroll av taxameter utgör därför på samma sätt som kontroll av färdskrivare en fristående kontrollform. Kontroll av ett fordons taxameter får inte ske när taxifordonet används privat utan endast när det används i taxitrafik eller om det kan antas att det i nära anslutning till anträffandet har använts i sådan trafik. Angående var kontrollen får ske, se kommentaren till 2 kap. 10 §. Se också kommentaren till 1 kap. 3 § angående krav på förordnande för den som utför kontrollen.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 34 § fordonskungörelsen (1972:595) och 15 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Ordet "bör" som används

i dessa bestämmelser har bytts ut mot ”skall” för att ge större eftertryck åt innehållet i paragrafen.

Stoppande av fordon

2 §

Paragrafen saknar motsvarighet i gällande författningar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.16. Eftersom bilinspektörer enligt det nuvarande regelverket saknar behörighet att stoppa fordon måste det alltid närvara polismän när en flygande inspektion skall genomföras. Genom den nya bestämmelsen kommer detta inte längre att vara nödvändigt. Bilinspektörer kommer att själva kunna genomföra flygande inspektioner och kontroller av fordons last, färdskrivare och taxameter. Som *Lagrådet* påpekar saknar bilinspektörer – till skillnad från polismän – rätt att bruka våld för att stoppa ett fordon. Den som uppsåtligt vägrar att följa bilinspektörens stoppanvisning träffas dock av straff enligt 5 kap. 1 § för att ha hindrat inspektion eller kontroll.

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 §

Paragrafen, som har utformats med beaktande av *Lagrådets* förslag, saknar motsvarighet i gällande författningar. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.15. Tidigare har det ansetts ligga i sakens natur att den som skall genomföra t.ex. en kontroll av ett fordon har rätt till tillträde till fordonet. Detsamma har gällt till tillträde till lokaler när detta har varit nödvändigt. Genom den nya bestämmelsen uppfyller regelverket regeringsformens krav att bestämmelser om husrannsakan och liknande intrång skall ges i lag. Fordonslagen tillerkänner inte den som omfattas av förevarande paragraf någon rätt att med tvång bereda sig tillträde till fordon etc. En sådan rätt ges dock polismän i den föreslagna lydelsen av 10 § första stycket 5 polislagen (1984:387). För att tydliggöra att fordonslagen inte ger någon tvångsrätt har på *Lagrådets* inrådan uttrycket ”bereda sig tillträde” som användes i författningsförslaget i lagrådsremissen ersatts av ”rätt till tillträde”.

Vägverkets behov av tillträde till fordon och lokaler etc. föreligger framför allt i ärenden som har överklagats till verket. Som exempel kan nämnas överklagade körförbud. Det inträffar inte sällan att de fordon som berörs står uppställda i t.ex. ett garage eller på en verkstad och på grund av körförbudet endast svårligen kan flyttas därifrån. I dessa fall kontrollerar den som handlägger ärendet fordonet på plats och måste således ha tillträde till lokalen etc.

Andra stycket anger att en polisman eller en bilinspektör för att kontrollera ett fordons last har rätt till tillträde inte bara till fordonet och slutna utrymmen i det utan även till slutna utrymmen i dess last. Det senare kan vara nödvändigt för att kontrollera att last är säkrad i enlighet med gällande bestämmelser även inuti s.k. fristående lastbärare, t.ex. i containrar.

Provkörning

4 §

Paragrafen motsvarar i sak 35 § första och andra styckena fordonskungörelsen (1972:595) och 16 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594), men har fått en ny utformning. Paragrafens lydelse har förtydligats så att det klart framgår vilka befattningshavare som avses med bestämmelsen. I förhållandena till de nu gällande bestämmelserna har den krets av personer inom Vägverket som har rätt att provköra fordon utökats till att gälla även den som Vägverket särskilt har förordnat. Detta följer av hänvisningen till 3 kap. 3 §. Möjligheten att provköra ett fordon vid handläggningen av ett ärende hos Vägverket kan behövas t.ex. när verket prövar frågor om typgodkännande. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.15.

5 §

Paragrafen motsvarar 35 § första stycket fordonskungörelsen (1972:595) och 16 § första stycket terrängtrafikkungörelsen (1972:594). En liknande bestämmelse, som innebär att provkörning får ske av ett fordon trots att det inte är registrerat, finns i 13 § första stycket 4 lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Förelägganden, körförbud m.m.

6 §

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i dagens regelverk. Däremot följer det av en rad bestämmelser i såväl fordonskungörelsen (1972:595) som i terrängtrafikkungörelsen (1972:594) att fordon kan beläggas med körförbud etc. I paragrafen regleras översiktligt de för den enskilde ingripande åtgärderna som kan bli följden av att ett fordon inte godkänns vid en kontroll, såsom föreläggande om ny besiktning eller att körförbud meddelas. Närmare bestämmelser om åtgärderna kommer att meddelas i den till lagen anslutande förordningen. Enligt 84 a och b §§ fordonskungörelsen kan Vägverket i dag godkänna ett fordon som tidigare underkänts vid en besiktning på grundval av ett intyg som en ackrediterad verkstad utfärdat efter en reparation och efterföljande provning, se avsnitt 7.14. Bemyndigandet i 5 kap. 8 § första stycket 2 medger att föreskrifter med motsvarande innehåll meddelas med stöd av fordonslagen. *Första stycket andra meningen* tydliggör att möjligheten att reparera och prova ett fordon hos en ackrediterad verkstad finns som ett komplement till att ställa in fordonet för ny besiktning.

Av paragrafen följer vidare att den som utför en kontroll enligt lagen får fatta de *andra beslut som behövs*. Med detta uttryck avses beslut att godkänna eller underkänna ett fordon vid en kontroll. Även beträffande under vilka förutsättningar ett fordon skall godkännas eller underkännas kommer närmare bestämmelser att meddelas i den till lagen anslutande förordningen.

I *andra stycket* behandlas körförbud som är den mest ingripande åtgärden som kan bli följden av att ett fordon inte godkänns vid en kontroll eller inte i tid ställs in för besiktning etc. I den *första meningen*, som har lagts till på *Lagrådets* inrådan, anges dels vid vilka kontrollformer som körförbud får meddelas, dels kortfattat under vilka förutsättningar att

sådant förbud får meddelas. Mer detaljerade bestämmelser om förutsättningarna för att meddela körförbud kommer att kunna meddelas med stöd av bemyndigandena i 5 kap. 8 §. I den *andra meningen* erinras om att körförbud kan inträda om ett fordon inte ställs in för kontroll i enlighet med vad som föreskrivs särskilt eller anges i ett föreläggande. Som exempel kan nämnas att enligt 85 § fordonskungörelsen körförbud inträder för ett fordon som inte ställs in för återkommande kontrollbesiktning.

4 kap. Besiktningens verksamheten

Besiktningensorgan

1 §

Paragrafen, som i huvudsak motsvarar 1 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningensorgan på fordonsområdet, har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. Med *besiktning* avses de besiktningensformer som anges i fordonslagen, dvs. registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning och kontrollbesiktning. *Provning* syftar på den provning som sker inför ett typgodkännande. Genom bemyndigandet i slutet av paragrafen ges regeringen möjlighet att föreskriva att sådan provning får utföras av en s.k. teknisk tjänst, se avsnitt 7.4.

2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningensorgan på fordonsområdet. Aktiebolaget Svensk Bilprovningens besiktningensområde, i den nya lagen benämnt kontrollområde, omfattar enligt den nuvarande bestämmelsen under a) inte kontroll av redskap för bestämning av volym eller massa. Regeln är en kvarleva från den tid då besiktningen utfördes vid s.k. riksprovplatser och fyller i dag ingen funktion. Den har därför mönstrats ut. Under b) anges i dag flygande inspektion och inspektion hos försäljare. Eftersom flygande inspektion inte utgör någon besiktningensform och inspektion hos försäljare har utmönstrats ur regelverket har punkten b) inte förts över till den nya lagen. Bestämmelsen har även i övrigt formulerats om för att göra den enklare och därmed öka dess tydlighet. Angående Det Norske Veritas Inspection AB, se kommentaren till 1 kap. 1 §.

Besiktningensorganens verksamhet

3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningensorgan på fordonsområdet. Genom bestämmelsen ges besiktningensorganen som samtliga är aktiebolag uttrycklig rätt att fatta beslut som innebär myndighetsutövning på fordonsområdet. Detta måste enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen ske med stöd av lag. Besluten kommer i praktiken oftast att fattas av besiktningstekniker.

Eftersom besiktningsorganen är organiserade i bolagsform är de inte förvaltningsmyndigheter i förvaltningslagens (1986:223) mening. Den lagen är därför inte tillämplig på bolagens handläggning av ärenden.

4 §

Paragrafen motsvarar 3 § första stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

5 §

Paragrafen saknar motsvarighet i dagens författningar. I den numera upphävda förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll fanns dock en bestämmelse med motsvarande innehåll. Genom bestämmelsen kan de föreskrivande myndigheterna, bl.a. Vägverket, Naturvårdsverket och Arbetsmiljöverket, få värdefull information från besiktningsorganen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.17.3.

Tillsyn

6 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 5 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. I jämförelse med den nuvarande bestämmelsen har Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) tillsynsansvar preciserats. Detta har gjorts i *andra stycket*. Det kan anmärkas att SWEDAC enligt lagens konstruktion inte har någon möjlighet att, om tillsynen skulle ge anledning till det, tillgripa någon form av sanktion mot besiktningsorganen. Eventuella missförhållanden kan sannolikt rättas till efter dialog med besiktningsorganet. Om så inte skulle bli fallet har SWEDAC möjlighet att anmäla missförhållandena till regeringen. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.17.4.

7 §

Paragrafen motsvarar 6 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Avgifter

8 §

Första meningen i paragrafen motsvarar i huvudsak 7 § första stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Regeringen har med stöd av 8 kap. 13 § första stycket 1 regeringsformen meddelat närmare bestämmelser om hur de avgifter som besiktningsorganen får ta ut i förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Enligt den förordningen föreskriver Vägverket avgifternas storlek efter samråd med bl.a. Ekonomistyrningsverket (1 och 4 §§).

För Vägverkets samråd skall besiktningsorganen enligt 6 § förordningen om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet betala en avgift vars storlek regeringen bestämmer till Ekonomistyrningsverket. Syftet med avgiften är att täcka Ekonomistyrningsverkets kostnader för samrådet. En motsvarande avgift tas ut för det sam-

råd som sker med Ekonomistyrningsverket enligt 7 § avgiftsförordningen (1992:191). Med hänsyn till att det är tveksamt om det finns något bemyndigande i lag som omfattar bestämmelsen i 6 § förordningen om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet har regeringen inte fastställt någon avgift. I *andra meningen* har ett sådant bemyndigande tagits in. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.17.3.

9 §

Paragrafen saknar motsvarighet i dagens författningar. Se dock 7 § andra stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Regeringen har aldrig fastställt bidragets storlek enligt den bestämmelsen.

I *andra meningen* finns, på samma sätt som i den föregående paragrafen, en upplysning om att närmare föreskrifter om avgiften, såsom dess storlek, meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

5 kap. Övriga bestämmelser

Straff

1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 106 § 2 och 5 fordonskungörelsen (1972:595) och 71 § 1 och 4 terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I förhållande till dessa bestämmelser har straffskalan höjts från penningböter till böter. Denna straffskärpning innebär bl.a. att möjligheten för polisen att utfärda ordningsbot för brotten försvinner och att brotten i stället beivras genom strafföreläggande som utfärdas av åklagare. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.18.

På *Lagrådets* inrådan har ett *andra stycke* lagts till som en upplysning om att straffbestämmelser även kommer att finnas i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena i 5 kap. 8 §.

2 §

Paragrafen motsvarar 113 § fordonskungörelsen (1972:595) och 78 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Genom bestämmelsen klargörs att straffbestämmelsen i fordonslagen är subsidiär i förhållande till bestämmelserna i brottsbalken och lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. En konkurrenssituation skulle kunna tänkas uppkomma vid allvarigare former av hindrande av en kontroll eller när ett hindrande även innefattar t.ex. vårdslöshet i trafik. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.18.

Hindrande av fortsatt färd

3 §

Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, motsvarar i huvudsak 114 § fordonskungörelsen (1972:595). Fram till den 1 oktober 2001 fanns det dessutom en motsvarande bestämmelse i 79 §

terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Liknande bestämmelser som ger bl.a. en polisman möjlighet att hindra fortsatt färd finns i flera författningar på trafikområdet, se t.ex. 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490) och 32 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Behovet av att tillgripa möjligheten att hindra fortsatt färd torde vara något mindre enligt fordonslagen än enligt andra trafikförfattningar. Med stöd av fordonslagen kan ju i många fall ett fordon som inte är i trafikdugligt skick beläggas med körförbud. Det kan dock förekomma situationer där institutet hindrande av fortsatt färd måste tillgripas. Som exempel kan nämnas den situationen att ett fordon som inte är i föreskrivet skick och därför redan belagts med körförbud påträffas i trafik eller att den polisman som utför kontrollen inte har befogenhet att meddela körförbud. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.18.

Överklagande

4 §

Paragrafen saknar motsvarighet i dagens författningar. Den innehåller huvudregeln för överklagande enligt fordonslagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. De beslut som kan överklagas enligt bestämmelsen är sådana som gäller typgodkännande och sådana som har fattats med stöd av bestämmelserna i 4 kap. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.19.

5 §

Bestämmelsen i *första stycket* motsvarar delvis 115 § fordonskungörelsen (1972:595) och 80 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och innebär att vissa beslut av mer fordonsteknisk karaktär får överklagas hos Vägverket. Bestämmelsen medger att överklagande sker i ett större antal fall än vad den gällande ordningen gör. Som exempel kan nämnas att bestämmelsen, till skillnad från bestämmelserna i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen, medger att beslut i ett ärende om registreringsbesiktning får överklagas.

Enligt dagens system får ägaren av ett fordon begära Vägverkets prövning av ett beslut. Detta har alltså ändrats till att ägaren i stället har rätt att på sedvanligt sätt överklaga beslutet. Med hänsyn till att överklagandet enligt *andra stycket* skall ges in direkt till Vägverket torde detta dock inte innebära någon större förändring i sak. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.19.

6 §

Paragrafen reglerar i vilka fall det råder ett förbud att överklaga beslut. Besluten rör huvudsakligen sådana fordonstekniska frågor där en möjlighet till överprövning knappast kan fylla något syfte. Bestämmelserna motsvarar delvis vad som i dag gäller enligt 116 och 117 §§ fordonskungörelsen (1972:595) samt 80 och 81 §§ terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.19.

Punkten 1 avser sådana beslut som Vägverket fattar med stöd av 3 kap. 6 § och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I praktiken utfärdar Vägverket främst förelägganden om olika typer av besiktning.

Punkten 2 motsvarar vad som i dag gäller enligt 117 § fordonskungörelsen och 80 § terrängtrafikkungörelsen.

Punkten 3 omfattar andra beslut av ett besiktningsorgan m.fl. än de som nämns i 5 §. Denna kategori omfattar exempelvis beslut i samband med en kontrollbesiktning och de beslut om avgiftsuttag som ett besiktningsorgan fattar i ett enskilt fall. I dag saknas särskilda bestämmelser om överklagande av sådana beslut. I enlighet med det kvalitetssystem, EN45004, som Aktiebolaget Svensk Bilprovning tillämpar omprövar dock bolaget efter klagomål resultatet av t.ex. en kontrollbesiktning. Det förevarande överklagandeförbudet påverkar inte detta åtagande från bolaget.

Punkten 4 ansluter till den ordning som i dag beskrivs i 84 a och b §§ fordonskungörelsen. Den innebär att den fordonsägare, som av ett besiktningsorgan fått ett föreläggande om ny kontrollbesiktning eller som efter en kontrollbesiktning skall åtgärda enkla brister, kan välja att i stället för att ställa in fordonet till en ny besiktning låta åtgärda bristerna och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad. Verkstaden utfärdar ett intyg som skickas till Vägverket och verket prövar om fordonet, på grundval av intyget, kan godkännas. Motsvarande bestämmelser gäller enligt 96 § fordonskungörelsen i fråga om förelägganden som utfärdas vid en flygande inspektion. Enligt den förevarande punkten får alltså Vägverkets beslut i anledning av ett intyg som utfärdats av en ackrediterad verkstad inte överklagas.

Punkten 5 avser huvudsakligen beslut om undantag i enskilda fall från de föreskrifter om fordons utrustning och beskaffenhet som får meddelas med stöd av 5 kap. 8 § första stycket. Punkten avser vidare beslut om undantag från bestämmelserna om EG-typgodkännande som får meddelas i fråga om fordon som tillverkas i små serier eller i s.k. slutserier, se avsnitt 5.2.1.

Verkställighet

7 §

Paragrafen saknar motsvarighet i fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Liknande bestämmelser finns dock i andra författningar på trafikområdet, se 7 kap. 9 § yrkestrafiklagen (1998:490) och 35 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Bemyndiganden

8 §

Paragrafen motsvarar delvis 102 § första stycket andra meningen fordonskungörelsen (1972:595), 65 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och 3 § andra stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Bestämmelsen behandlas i avsnitt 7.20, se även kommentaren till 1 kap. 2 §.

Genom bestämmelsen klargörs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter som går utöver rena verkställighetsföreskrifter.

Enligt 84 a och b §§ fordonskungörelsen kan Vägverket i dag – som ett alternativ till ny besiktning – godkänna ett fordon som tidigare underkänts vid en besiktning på grundval av sådana intyg som en ackrediterad verkstad utfärdat efter en reparation och efterföljande provning, se avsnitt 7.14. Motsvarande bestämmelser kan meddelas med stöd av *punkten 2*.

Med stöd av *punkten 4*, som avser förutsättningarna för att bruka vissa fordon, kan bestämmelser meddelas som anger i vilka fall ett fordon får användas trots körförbud. Sådana bestämmelser finns i dag i 83 § andra stycket och 84 § andra stycket fordonskungörelsen. Dessa innebär att ett fordon för vilket körförbud gäller får användas bl.a. vid provkörning i omedelbart samband med en reparation. Vidare ger bemyndigandet möjlighet att meddela bestämmelser om vilka släpfordon och dragfordon som får kopplas ihop med varandra, se avsnitt 7.7.

I artikel 7.3 i rådets direktiv 70/156/EEG, i artikel 9.1 i rådets direktiv 74/150/EEG och i artikel 12 i rådets direktiv 92/61/EEG ges medlemsstaterna möjlighet att förbjuda att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som har godkänts av en typgodkännandemyndighet i ett annat land men som allvarligt äventyrar trafiksäkerheten registreras, säljs eller används. En liknande bestämmelse finns i 1958 års överenskommelse om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Enligt den överenskommelsen får dock konventionsstaterna även förbjuda försäljning, registrering och användning av fordonsdetaljer som allvarligt äventyrar miljön. Syftet med bemyndigandet i *andra stycket* är att regeringen skall kunna meddela erforderliga bestämmelser för att det svenska regelverket skall uppfylla EG-rätten och Sveriges åtaganden enligt överenskommelsen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 10. Bestämmelsen i *punkten 3* innebär att ärenden som före ikraftträdandet har anhängiggjorts hos ett besiktningsorgan eller hos den myndighet som enligt de äldre föreskrifterna skall pröva ärendet som första instans skall prövas enligt de äldre föreskrifterna. Enligt bestämmelsen skall även frågan om beslutet får överklagas och i så fall till vilken instans avgöras med stöd av de äldre bestämmelserna.

12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Ändringen innebär att punkten 9 och en del av punkten 10 upphävs. De bemyndiganden som finns där omfattas av bemyndigandena i 5 kap. 8 § fordonslagen.

12.3 Förslaget till lag om ändring i polislagen (1984:387)

10 §

I paragrafen regleras polismäns rätt att använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd. Genom tillägget i femte punkten ges en polisman rätt att bruka våld om han med laga stöd skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last. Laga stöd för sådana kontroller finns i fordonslagen. Hur mycket våld som får användas får, med beaktande av proportionalitetsprincipen, avgöras beroende på omständigheterna i det aktuella fallet (jfr prop. 1996/97:175 s. 79). Något annat våld än att i vissa fall bryta lås etc. torde dock aldrig komma i fråga.

22 §

Tillägget i punkt 4 har gjorts för att möjliggöra att en polisman stoppar ett fordon för att kontrollera dess last enligt de närmare bestämmelserna i fordonslagen.

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Ändringarna är föranledda av att bestämmelserna i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet tas in i fordonslagen och att begreppen besiktningstekniker och tekniker definieras i den sistnämnda lagen.

I 13 § första stycket 3 har *tekniskt biträde* ersatts av *tekniker* utan att någon ändring i sak är avsedd, se avsnitt 7.3.

12.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

De ändringar som har gjorts i fordonsdefinitionerna syftar till att så långt som möjligt anpassa dessa till motsvarande definitioner i EG:s regelverk. Vidare har vissa redaktionella förändringar i syfte att förenkla definitionerna gjorts. Ändringarna har kommenterats relativt ingående i avsnitt 9.2.

12.6 Övriga lagförslag

I lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands, bilskrotningslagen (1975:343), fordonskattelagen (1988:327), lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning finns hänvisningar till fordonskungörelsen (1972:595). I lagen om straff för trafikbrott som begåtts utomlands finns dessutom en hänvisning till terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Vidare finns det i bilagan till sekretesslagen (1980:100) en hänvisning till lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Samtliga dessa hänvisningar har ändrats till följd av det nya regelverket på fordonsområdet.

I bilagan till sekretesslagen har vidare på *Lagrådets* inrådan den tidigare uppräknigen av de olika besiktningsorganen ersatts med en hänvisning till den nya fordonslagen. Härigenom kommer bilagan inte att behöva ändras om t.ex. något av besiktningsorganen byter firma, se avsnitt 7.17.3

Utredningen skall enligt sina direktiv göra en översyn av gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Utredningen skall också överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bland annat statistikändamål bör författningsregleras.

Vi har under utredningsarbetet gått igenom de olika författningsområdena och inventerat såväl praktiska som författningstekniska problem samt tagit fram förslag till lösningar inom varje delområde. Vi har därvid strävat efter att skapa överensstämmelse mellan bestämmelsernas innehåll och den faktiskt rådande ordningen inom olika verksamheter samt att i möjlig mån renodla olika kontrollformer och skapa förutsättningar för effektivare och enklare förfaranden.

Vid genomgången av författningsområdet har författningsmaterian moderniserats och arbetats om språkligt och redaktionellt i syfte att förenkla och skapa överskådlighet. Författningstexten har överlag anpassats till gällande EG-bestämmelser. Översynen har mynnat ut i en fordonslag och en till lagen anslutande fordonsförordning. Dessutom föreslår vi en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Författningsförslagen föranleder upphävande av och ändringar i ett antal författningar.

Regelverket bedöms med de förenklingar som görs bli lättare att tillämpa för både myndigheter och enskilda. Ett visst mått av effektiviseringar och rationaliseringar bör kunna bli följderna av förslagen. Dessa bör därmed leda till minskade kostnader både för aktörerna på fordonsområdet i stort och för samhället i övrigt. Till detta kommer att vissa positiva effekter i det brottsförebyggande arbetet kan förväntas följa av tydligare regler för polisen vid kontrollen av fordon i olika avseenden.

De ändringar som föreslås inom de olika delområdena innebär i huvudsak följande.

Författningsform och författningsstruktur

De nuvarande bestämmelserna på fordonsområdet delas upp i olika nivåer. I en ny fordonslag föreslås ingå dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste regleras i lag, dels de viktigaste av övriga bestämmelser om fordonskontrollen. De senare avser bestämmelser som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. frågor om godkännanden och återkallelser. I lagen tas in de viktigaste bestämmelserna om varje kontrollform samt grundläggande bestämmelser om själva kontrollen. Bestämmelserna i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet förs över till den nya lagen. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon tas in i den till lagen anslutande fordonsförordningen. Där tas också in vissa av dagens bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art förs ned till myndighetsnivå. Som en följd av förslagen upphävs fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen.

En ny fordonslag

I den nya fordonslagen samlas de grundläggande bestämmelserna om kontroll av fordon, kontroll av fordons last, kontroll av färdskrivare och taxameter samt bestämmelser om den verksamhet som bedrivs av besiktningsorganen på fordonsområdet.

Bilinspektörer ges jämte polismän rätt att i vissa fall stoppa fordon för att genomföra en kontroll. En polisman, en besiktningsman, en bilinspektör och en tekniker får vid kontroll enligt lagen bereda sig tillträde till fordon eller i vissa fall till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa. En polisman eller en bilinspektör får bereda sig tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt. Ett fordon får vid kontrollen provköras i den utsträckning som behövs för att en besiktning eller en inspektion skall kunna genomföras.

Den tillsyn som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar över besiktningsverksamheten förtydligas. Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

I fordonsförordningen samlas de närmare bestämmelserna om fordonskontrollen och de olika besiktningsformerna.

Institutet inspektion hos försäljare mönstras ut.

Definitioner i fordonsförfattningarna

De svenska definitionerna på fordonsområdet anpassas till EG:s definitioner. De görs dock vidare än EG-definitionerna så att de innefattar EG:s men täcker in även de nu gällande svenska begreppen. Ändringar föreslås av definitionerna av olika fordonskategorier i den tidigare föreslagna lagen om vägtrafikdefinitioner. Det nuvarande begreppet "*motorfordon*" byts ut mot begreppet "*vägmotorfordon*". Vissa centrala begrepp definieras i inledningen till fordonsförordningen. Ett nytt begrepp "*motorfordon*" får sin särskilda betydelse i fråga om EG-typgodkännande av fordon. Detta begrepp jämte vissa andra viktiga begrepp som gäller förfarandet vid typgodkännande av fordon tas in i det särskilda kapitlet om EG-typgodkännande i fordonsförordningen.

Fordons beskaffenhet och utrustning

De generella och grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning förs över till den föreslagna fordonsförordningen, medan detaljföreskrifterna förs ned till myndighetsnivå (främst Vägverket). Förordningens bestämmelser blir i princip tillämpliga även på fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

De bestämmelser som rör fordons användningskrav förs över till trafikförordningen.

För lätta fordon införs lättnader när det gäller kontroll av asbestfrihet vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning.

Olika former av typgodkännande

Huvuddragen av de olika EG-direktivens bestämmelser som rör *EG-typgodkännande* har sin plats i de föreslagna fordonsförfattningarna. De grundläggande bestämmelserna återfinns i fordonslagen, medan bestämmelserna om själva förfarandet tas in i ett särskilt kapitel om EG-typgodkännande i fordonsförordningen. Där definieras också de för sådant typgodkännande grundläggande begreppen *etappvis typgodkännande*, *fordonstyp*, *motorfordon* och *teknisk tjänst*.

Bestämmelserna om *ECE-typgodkännande*, som bygger på en internationell överenskommelse från 1958, tas in i den föreslagna fordonsförordningen i anslutning till bestämmelserna om övriga former av typgodkännande och anpassas till dessa.

Det nuvarande typbesiktningsförfarandet görs om till *nationellt typgodkännande*. Vägverket meddelar nationellt typgodkännande efter ansökan av en tillverkare. Nationellt typgodkännande kan erhållas dels för fordon dels, efter föreskrifter av Vägverket, för system, komponenter och separata tekniska enheter. Den fysiska provningen av fordonen (själva typbesiktningen), helt enkelt kallad *provning*, föreslås ligga kvar hos besiktningsorganen.

Registreringsbesiktning

Registreringsbesiktningen renodlas. Dess koppling till kontrollbesiktningen upphör genom att kravet på en fysisk besiktning jämförbar med en kontrollbesiktning tas bort.

Om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert skall kunna identifieras och beskrivas vid registreringen får Vägverket besluta att det skall registreringsbesiktigas.

Vägverket ges också en rätt att förelägga om registreringsbesiktning av ett fordon för vilket verket tidigare har meddelat dispens från gällande föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Ett krav på att fordon som tidigare har varit införda i det militära fordonsregistret skall genomgå registreringsbesiktning föreslås.

Mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning m.m.

Bestämmelserna om *mopedbesiktning* förs över till de nya fordonsförfattningarna. Bestämmelsen om att den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder vid överlåtelse skriftligen skall försäkra att mopeden under den tid han innehaft den inte har ändrats tas bort.

Bestämmelserna om *lämplighetsbesiktning* förs också över till de nya fordonsförfattningarna. Terrängtrafikkungörelsens krav på lämplighetsbesiktning av terrängmotorfordon mönstras dock ut.

Kravet på lämplighetsbevis för registrerade fordon slopas, men behålls för släpvagnar som dras av motordrivna fordon.

Institutet *kopplingsbesiktning* mönstras ut. Bestämmelser om sammankoppling av fordon tas inte med i fordonslagen eller fordonsförordningen utan förs ned till myndighetsnivå.

Regler om *exportvagnsbesiktning* har inte heller tagits med utan förutsatts utgå i enlighet med förslag i betänkandet Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162).

Prop. 2001/02:130
Bilaga 1

Kontrollbesiktning

Bestämmelserna om kontrollbesiktning anpassas till de nyligen genomförda ändringarna i inställesystemet för periodisk kontrollbesiktning, där fordon med slutsiffran 5 i registreringsnumret, för att avlasta Bilprovningen under våren, nu har inställeseterminen maj–september.

Principen med årlig kontrollbesiktning av fordon från och med 1951 års modell med ettårs- eller tvåårsintervaller behålls. För fordon som används på ett särskilt sätt – t.ex. vid övningskörning eller i yrkesmässig trafik – samt för alla bussar, föreslås en viss skärpning genom krav på årlig periodisk kontrollbesiktning oavsett ålder.

Kravet på kontrollmärke för terrängfordon slopas.

Ett föreläggande om kontrollbesiktning skall innehålla det alternativ som fordonsägaren i vissa fall ges att efterkomma förelägandet, nämligen kontroll vid en ackrediterad verkstad.

Kravet på kontroll av taxametern i taxifordon vid kontrollbesiktningen tas bort.

Kravet på att fordonsägaren skall visa upp vissa handlingar i samband med kontrollbesiktningen slopas.

Flygande inspektion – Annan kontroll genom polisman

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik föreslås få ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Ett nyttofordon kan slippa en flygande inspektion vid vägkanten, om det har genomgått en fullständig kontrollbesiktning eller flygande inspektion under de tre senaste månaderna, under förutsättning att föraren kan visa när fordonet senast har kontrollerats. Bestämmelserna anpassas därmed till vad som gäller enligt EG-direktivet 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen.

Bestämmelser om ”Övervakning genom polisman” tas in i anslutning till regleringen av flygande inspektion och kallas ”Annan kontroll genom polisman”.

Övriga frågor om fordon

En straffskärpning från penningböter till böter föreslås för den som hindrar eller försvårar en kontroll enligt fordonslagen. En bestämmelse om hindrande av fortsatt färd tas in i fordonslagen.

En huvudregel om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten föreslås. Överklagande av vissa beslut föreslås dock få ske hos ansvarig myndighet (Vägverket). I ett antal fall föreslås att ett fullföljdsförbud skall gälla. Bestämmelserna om överklagande tas in i den föreslagna fordonslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas *dels* att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, *dels* att i fråga om de kontrollformer som regleras i lagen meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden och körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon och om avgifter för kontrollen. Besiktningsorganen prövar frågor som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon vid besiktning inom respektive organs kontrollområde. Bestämmelserna tas in i förslaget till fordonslag.

Till den föreslagna fordonsförordningen förs över de bemyndiganden som i dag finns i fordons- och terrängtrafikkungörelserna. Även bestämmelsen om samråd mellan Vägverket och andra berörda myndigheter vid meddelande av föreskrifter förs över till den nya förordningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att närmare föreskriva om besiktningsorganens rätt att ta ut avgifter för besiktningsverksamheten. Nuvarande bestämmelser om uttag av avgift i vissa fall enligt fordons- och terrängtrafikkungörelserna tas in i den föreslagna fordonsförordningen.

Vägverkets vägtrafikolycksregister

Vägverkets vägtrafikolycksregister författningsregleras genom en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Enligt denna får personuppgifter i registret behandlas för framställning av officiell statistik och övrig statistik, uppföljning, utvärdering och kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet samt för forskning. Vägtrafikolycksregistret får innehålla endast de uppgifter som behövs för de nämnda ändamålen. Den som bedriver verksamhet inom hälso- och sjukvården skall lämna de uppgifter som behövs för registrets ändamål. Den statistikansvariga myndigheten inom transport- och kommunikationsområdet, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), får ha direktåtkomst till vägtrafikolycksregistret. Annat utlämnande av uppgifter än genom sådan direktåtkomst får ske på en upptagning för automatiserad behandling, men endast för de särskilt angivna ändamålen.

Förslag till fordonslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. kontroll av fordons last,
3. kontroll av färdskrivare och taxameter samt användningen av dessa,
4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen gäller dock inte kontroll av

1. fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon,
3. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,
4. lekfordon.

2 § Utöver vad som anges i 1 § första stycket innehåller lagen be- myndigande att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och ut- rustning.

3 § I denna lag avses med

besiktningsman: den som har anställning som besiktningsman hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

besiktningsorgan: ett sådant organ som avses i 4 kap. 2 §,

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos en polis- myndighet,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Särskilda kontrollformer

Inledande bestämmelse

1 § Kontroll enligt denna lag får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag beskrivs i detta kapitel.

Typgodkännande

2 § Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

3 § Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

4 § Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet och är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet.

Innehavaren av ett typgodkännande är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Myndigheten får bereda sig tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

5 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

Registreringsbesiktning

6 § Registreringsbesiktning sker av ett enstaka fordon för att

1. identifiera fordonet,
2. fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret,
3. kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Mopedbesiktning

7 § Mopedbesiktning sker av en enstaka moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Lämplighetsbesiktning

8 § Lämplighetsbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen.

Ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning får återkallas, om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen.

Kontrollbesiktning

9 § Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt,

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.
Kontrollbesiktning sker periodiskt men kan också ske till följd av kör-
förbud eller föreläggande.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 2

Flygande inspektion

10 § Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet,

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Detsamma gäller om ett fordon anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det är i bristfälligt skick och att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion skall utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Denne får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Annan kontroll genom polisman

11 § Även om någon flygande inspektion inte har utförts får en polisman, som uppfyller särskilt föreskrivna krav i fråga om utbildning, utföra den kontroll av ett fordons beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt, om fordonet anträffas på en väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts på vägen.

Kontroll av fordons last

12 § Kontroll av fordons last sker för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vägkontroll m.m. av färdskrivare

13 § Vägkontroll av färdskrivaren hos ett fordon, som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med en sådan, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

14 § Vägkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med en taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

1 § Kontroll som avses i denna lag skall anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Stoppande av fordon

2 § En bilinspektör får i fall som avses i 2 kap. 10 och 12–14 §§ stoppa fordon för att genomföra kontroll.

En polismanns rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387).

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 § En polisman, en besiktningsman, en bilinspektör och en tekniker får vid kontroll enligt denna lag bereda sig tillträde till fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 eller 14 §, till ett företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat för prövningen av ett ärende som verket handlägger.

En polisman eller en bilinspektör får bereda sig tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt.

Provkörning

4 § Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller en polisman som finner anledning anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick samt den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produkt-säkerhetslagen (1988:1604).

5 § Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det föreligger hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (2001:558) om

Förelägganden, körförbud m.m.

6 § Vägverket, en polisman, ett besiktningsorgan och en bilinspektör får meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik. För sådant fall får föreskrivas att fordonet i stället för besiktning kan godkännas på grundval av ett intyg efter reparation och provning vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon har genomgått en kontroll som skall ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande.

4 kap. Besiktningsverksamheten

Besiktningsorgan

1 § Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll enligt denna lag skall utföras av de besiktningsorgan som anges i 2 §, om inte regeringen föreskriver något annat.

2 §

Besiktningsorgan

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

SAQ Kontroll Aktiebolag

Kontrollområden

Vägmotorfordon, lätta terrängvagnar, terrängskotrar, släpfordon och terrängsläp till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar

Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, med undantag av
a) traktorer som utgörs av ombyggda bilar,
b) kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Besiktningens verksamhet

3 § Besiktningens organen skall ha en sådan ställning och besiktningens verksamheten en sådan inriktning att organens oberoende ställning inte kan ifrågasättas.

4 § Besiktningens organen skall underrätta de myndigheter som har rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning om de iakttagelser de gör och som är av betydelse för respektive myndighets verksamhet. De skall följa och delta i det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder.

5 § Besiktningens organen prövar frågor som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon vid besiktningar och provningar inom respektive organs kontrollområde.

Tillsyn

6 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningens verksamhet som avses i denna lag.

Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

7 § Besiktningens organen skall på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Avgifter

8 § Besiktningens organen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningens verksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver med stöd av 5 kap. 8 §.

5 kap. Övriga bestämmelser

Straff

1 § Den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en flygande inspektion, annan kontroll genom polisman eller kontroll av last, färdskrivare eller taxameter enligt denna lag döms till böter.

2 § Ansvar enligt denna lag inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken.

Hindrande av fortsatt färd

3 § En polisman skall hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna lag eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, om den

fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 2

Överklagande

4 § Ett beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat följer av 5 eller 6 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet skall ges in till Vägverket.

6 § Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Vägverket.
2. Vägverkets beslut i ett ärende som har överklagats till verket.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.
4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.
5. Beslut om undantag från bestämmelser i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Verkställighet

7 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. avgifter för kontroll enligt denna lag.

Regeringen får också föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende inte får registreras, säljas eller användas.

Denna lag träder i kraft den... Genom lagen upphävs lagen (1994:2043)
om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
4. postbefordran,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför dessa områden,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. *fordons beskaffenhet och utrustning,*
10. registrering *eller annan* 10. registrering av fordon, *kontroll* av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka svävare,
14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första

¹ Senaste lydelse 1999:336.

stycket 5.

Denna lag träder i kraft den...

stycket 5.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 2

Förslag till ändring i polislagen (1984:387)

Härigenom föreskrivs att 10 och 22 §§ polislagen (1984:387) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §¹

En polisman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om

1. han möts med våld eller hot om våld,
2. någon som skall häktas, anhållas eller annars med laga stöd berövas friheten försöker undkomma eller polismannen annars möts av motstånd när han skall verkställa ett sådant frihetsberövande,
3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,
4. polismannen med laga stöd skall avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller annan liknande åtgärd, vid beslag eller annat omhändertagande av egendom eller vid sådan husrannsakan som avses i rättegångsbalken,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel *eller skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet,*
6. polismannen annars med laga stöd har att bereda sig tillträde till, avspärra, tillstänga eller utrymma byggnad, rum eller område, biträda någon i myndighetsutövning med en sådan eller någon liknande åtgärd eller vid exekutiv förrättning enligt vad som är föreskrivet därom, eller
7. åtgärden i annat fall är oundgängligen nödvändig för den allmänna ordningens eller säkerhetens upprätthållande och det är uppenbart att den inte kan genomföras utan våld.

I fall som avses i första stycket 4 och 6 får våld mot person brukas endast om polismannen eller den som han biträder möts av motstånd.

Om rätt att i vissa fall bruka våld finns i övrigt föreskrifter i 24 kap. brottsbalken.

22 §

En polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel

1. om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott,
2. om det av någon annan anledning behövs för att med laga stöd ingripa mot någon som färdas i fordonet, genom att beröva honom friheten, på annat sätt inskränka hans rörelsefrihet eller underkasta honom kroppsvisitation eller kroppsbesiktning,

¹ Senaste lydelse 1999:329.

3. om det behövs för att med laga stöd genomföra husrannsakan i fordonet eller

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet.

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare *eller fordons last* enligt vad som är särskilt föreskrivet.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den...

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse

Buss	En bil som är inrättad för <i>transport av fler än åtta personer</i> utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motor drivna fordon, släpfordon, <i>terrängsläp</i> , efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Lastbil	En bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som är avsett uteslutande för lek.

Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte <i>ett flygplan eller</i> en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motor drivna fordon delas in i <i>motorfordon</i> , traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	<i>Ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som är inrättat</i> <i>1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller</i> <i>2 för något annat ändamål än som anges under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett</i>

*motorredskap.
Motorfordon delas in i bilar,
motorcyklar och mopeder.*

Personbil

En bil som är inrättad huvudsakligen för befordran *av personer, dock högst föraren och åtta passagerare.*

Släpfordon

Ett fordon som är inrättat för koppling till *en bil, en motorcykel, en moped klass I, en traktor eller ett motorredskap* och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i *släpvagnar och släpplädar samt lätta släpfordon och tunga släpfordon.*

Släppläde

Ett släpfordon på medar.

Släpvagn

Ett släpfordon på hjul eller band.

Terrängmotorfordon

Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i *terrängvagnar och terrängskotrar.*

Terrängsläp

Ett fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon *och inte är något släpfordon.*

Föreslagen lydelse

2 §

Buss

En bil som är inrättad *huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta säten utöver förarsätet.*

Fordon

En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad *huvudsakligen* för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga for-

Lastbil

1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.

2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.

Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Lekfordon

Ett fordon som *skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.*

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i *vägmotorfordon*, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Personbil

En bil som är inrättad huvudsakligen för *personbefordran och är försedd med högst åtta säten utöver förarsätet.*

Släpfordon

Ett fordon som är inrättat för koppling till *ett annat motordrivet fordon än en moped klass II* och är avsett för person- eller gods-befordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar *och terrängsläp.*

Släpsläde

Ett släpfordon på medar *som är inrättat för att dras av ett vägmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.*

Släpvagn

Ett släpfordon på hjul eller band *som är inrättat för att dras av ett vägmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.*

Terrängmotorfordon

Ett motordrivet fordon som *inte är ett vägmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att själv-*

ständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 2

Terrängsläp

Ett *släp*fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Vägmotorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller

2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Vägmotorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Denna lag träder i kraft den...

1. I andra författningar i vilka beteckningarna i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner skall användas skall med beteckningen motorfordon i stället förstås vägmotorfordon.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil, buss eller lastbil gäller fortfarande.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig över betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29). Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Datainspektionen, Statistiska centralbyrån, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Försvarsmakten, Sprängämnesinspektionen, Ekonomistyrningsverket, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Konsumentverket, Länsstyrelsen i Västra Götaland, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Riksarkivet, Arbetsmiljöverket, Naturvårdsverket, Vägverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Det Norske Veritas Inspection AB, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Bil Sweden, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motorhistoriska riksförbundet, Motormännens riksförbund, Svenska bussbranschens riksförbund, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges fordonsbyggares riksförbund och Sveriges motorcyklisters centralorganisation.

Svenska lokaltrafikföreningen har avstått från att yttra sig, medan Länsstyrelsernas samrådsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik, Husvagnsbranschens riksförbund, Kungliga automobilklubben, Motorbranschens riksförbund, Motorcykelbranschens riksförbund, SAAB Automobile AB, Scania CV, Släpvagnsbranschens riksförbund, Svensk handel, Svenska industritjänstemannaförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska taxiförbundet, Svenska åkeriförbundet, AB Volvo och Volvo Personvagnar inte har inkommit med något remissyttrande.

Förutom av remissinstanserna har yttranden avgivits av Socialstyrelsen, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Motorhome Club of Sweden.

Riksåklagaren har till sitt yttrande bifogat yttranden från åklagarmyndigheterna i Västerås, Malmö och Umeå.

Datainspektionen, Riksarkivet och Socialstyrelsen har yttrat sig endast över den del av betänkandet som avser Vägverkets vägtrafikolycksregister.

Förslag till fordonslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. kontroll av fordons last,
3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt
4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndigande att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

2 § Lagen gäller inte

1. fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon,
3. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, eller
4. lekfordon.

Definitioner

3 § I denna lag avses med

besiktningsorgan: ett sådant organ som anges i 4 kap. 2 §,

besiktningstekniker: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos en polismyndighet eller hos Rikspolisstyrelsen,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Inledande bestämmelse

1 § Kontroll enligt denna lag får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i detta kapitel.

Typgodkännande

2 § Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

3 § Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

4 § Den som har beviljats ett typgodkännande

1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet,

2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, och

3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

Godkännandemyndigheten får bereda sig tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

5 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet.

Registreringsbesiktning

6 § Registreringsbesiktning sker av ett fordon för att

1. identifiera fordonet,

2. fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret, samt

3. kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Mopedbesiktning

7 § Mopedbesiktning sker av en moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

8 § Lämplighetsbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen.

Ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning får återkallas, om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen.

Kontrollbesiktning

9 § Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Kontrollbesiktning sker periodiskt men kan också ske till följd av körförbud eller föreläggande.

Flygande inspektion

10 § Flygande inspektion sker för att kontrollera att ett fordon som anträffas i trafik

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att det inte i övrigt avviker från det godkända utförandet, och

2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

Detsamma gäller om ett fordon anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Flygande inspektion skall utföras av en polisman eller en bilinspektör som har förordnats av Rikspolisstyrelsen. Den som utför inspektionen får biträdas av en tekniker som har förordnats av Rikspolisstyrelsen.

Annan kontroll genom polisman

11 § Varje polisman som har anledning att anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick får utföra den kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt.

Kontroll av fordons last

12 § Kontroll av fordons last sker för att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

13 § Vägkontroll av färdskrivaren hos ett fordon, som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med en sådan, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vägkontroll m.m. av taxameter

14 § Vägkontroll av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med en taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i taxiföretagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

1 § Kontroll som avses i denna lag skall anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Stoppande av fordon

2 § En bilinspektör får i fall som avses i 2 kap. 10 och 12–14 §§ stoppa fordon för att genomföra kontroll.

En polismans rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387).

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 § En polisman, en besiktningstekniker, en bilinspektör eller en tekniker får vid kontroll enligt denna lag bereda sig tillträde till fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 och 14 §§, till ett företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa. Även den som Vägverket särskilt har förordnat får, om det behövs för prövningen av ett ärende som verket handlägger, bereda sig tillträde till fordon eller till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt.

En polisman eller en bilinspektör får bereda sig tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt.

4 § Den som utför sådan kontroll eller provning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604).

5 § Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det finns hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Förelägganden, körförbud m.m.

6 § Vägverket, en polisman, ett besiktningsorgan eller en bilinspektör får i enlighet med vad som föreskrivs med stöd av 5 kap. 8 § meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik. För ett sådant fall får det föreskrivas att fordonet kan godkännas på grundval av ett intyg som har utfärdats efter reparation och provning vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon inte har genomgått en kontroll som skall ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande.

4 kap. Besiktningsverksamheten

Besiktningsorgan

1 § Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll enligt denna lag skall utföras av de besiktningsorgan som anges i 2 §, om inte regeringen föreskriver något annat.

2 §

Besiktningsorgan

Kontrollområden

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Motorfordon, lätta terrängvagnar, terrängskotrar, släpfordon och terrängsläp till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, med undantag av
a) traktorer som utgörs av ombyggda bilar,
b) kontrollbesiktning av sådana

Det Norske Veritas Inspection AB Kontrollbesiktning av sådana
motorredskap klass I som är in-
rättade som mobilkranar

Besiktningsorganens verksamhet

3 § Besiktningsorganen skall ha en sådan ställning och besiktningsverksamheten en sådan inriktning att organens oberoende ställning inte kan ifrågasättas.

4 § Besiktningsorganen skall underrätta de myndigheter som har rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning om iakttagelser av betydelse för respektive myndighets verksamhet.

5 § Besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar inom respektive organs kontrollområde.

Tillsyn

6 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag.

Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

7 § Besiktningsorganen skall på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Avgifter

8 § Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver. Regeringen får föreskriva att besiktningsorganen skall bidra till kostnaden för fastställandet av avgifterna.

9 § Besiktningsorganen skall betala avgift till Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll för att täcka kostnaderna för den tillsyn styrelsen utövar enligt denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om avgiften.

Straff

1 § Den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en flygande inspektion, annan kontroll genom polisman eller kontroll av last, färdskrivare eller taxameter enligt denna lag döms till böter.

2 § Ansvar enligt denna lag inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Hindrande av fortsatt färd

3 § En polisman skall hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna lag eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

Överklagande

4 § Ett beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat följer av 5 eller 6 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket. Det samma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet skall ges in till Vägverket.

6 § Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Vägverket.
2. Vägverkets beslut i ett ärende som har överklagats till verket.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.
4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.
5. Beslut om undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Verkställighet

7 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon, samt
5. avgifter.

Regeringen får också föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhänseende inte får registreras, säljas eller användas.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. Genom lagen upphävs
 - a) kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt ömsesidigt erkännande av sådant godkännande,
 - b) terrängtrafikkungörelsen (1972:594),
 - c) fordonskungörelsen (1972:595), samt
 - d) lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.
 3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands

Häriigenom föreskrivs att 2 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 33 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelser om straff för överträdelse av föreskrift i *terrängtrafikkungörelsen* (1972:594), *fordonskungörelsen* (1972:595), kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister *eller* förordningen (2001:650) om vägtrafikregister tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Bestämmelserna i 33 § trafikskadelagen (1975:1410) samt bestämmelser om straff för överträdelse av föreskrift i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), trafikförordningen (1998:1276), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, *fordonslagen* (2002:000) *eller* *fordonsförordningen* (2002:000) tillämpas även i fråga om gärning varigenom någon utomlands överträtt motsvarande föreskrift som gällde på gärningsorten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2001:653.

Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
4. postbefordran,
4. postbefordran,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför dessa områden,
7. skeppsmätning,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. *fordons beskaffenhet och utrustning,*
10. registrering *eller annan* 10. registrering av fordon,
kontroll av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka svävare,
13. tillstånd att bruka svävare,
14. kör- och vilotider vid vägtransporter samt förbud mot vissa typer av beräkningar av lön till förare vid sådana transporter,
15. användning av vattenskotrar eller annan liknande vattenfarkost.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och av-

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och av-

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1999:336. Ändringen innebär bl.a. att punkt 9 upphävs.

gifter för tillstånd enligt första
stycket 5.

gifter för tillstånd enligt första
stycket 5.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

Förslag till lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343)

Härigenom föreskrivs att 18 § bilskrotningslagen (1975:343) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Fordon som avses i 12 § 3 får inte användas, om skrotningsavgiften inte har betalats inom den tid som har bestämts enligt denna lag och anstånd med betalningen inte har lämnats.

Om det finns särskilda skäl får beskattningsmyndigheten besluta att ett visst fordon får användas trots bestämmelsen i första stycket.

En ägare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder fordonet eller låter det användas i strid med första stycket döms till penningböter.

Bestämmelsen i tredje stycket gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning, inspektion, tillsyn* eller haveriundersökning som avses i 35 § *fordonskungörelsen* (1972:595).

Bestämmelsen i tredje stycket gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick användas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn* eller haveriundersökning som avses i 3 kap. 4 § *fordonslagen* (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2000:1436.

Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Häriigenom föreskrivs att bilagan till sekretesslagen (1980:100)¹ skall ha följande lydelse.

Bilaga²

Nuvarande lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet
Arbetslöshetskassor enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor	prövning av ärenden om arbetslöshetsersättning (SFS 1997:238)
Besiktningsorganen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag	fordonskontroll (SFS 1994:2043)
Bolag, föreningar, samfälligheter, registrerade trossamfund och organisatoriska delar av sådana samfund eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt	prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

¹ Lagen omtryckt 1992:1474.

² Senaste lydelse 2001:1149.

Organ	Verksamhet
Arbetslöshetskassor enligt lagen (1997:239) om arbetslöshetskassor	prövning av ärenden om arbetslöshetsersättning (SFS 1997:238)
Besiktningsorganen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och <i>Det Norske Veritas Inspection AB</i>	fordonskontroll (SFS 2002:000)
Bolag, föreningar, samfälligheter, registrerade trossamfund och organisatoriska delar av sådana samfund eller andra enskilda där totalförsvarspliktiga fullgör civilplikt	prövning av frågor om ledighet och förmåner för totalförsvarspliktiga som fullgör civilplikt (SFS 1994:1809)

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

Förslag till lag om ändring i polislagen (1984:387)

Härigenom föreskrivs att 10 och 22 §§ polislagen (1984:387) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §¹

En polisman får, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om

1. han möts med våld eller hot om våld,
2. någon som skall häktas, anhållas eller annars med laga stöd berövas friheten försöker undkomma eller polismannen annars möts av motstånd när han skall verkställa ett sådant frihetsberövande,
3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,
4. polismannen med laga stöd skall avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller annan liknande åtgärd, vid beslag eller annat omhändertagande av egendom eller vid sådan husrannsakan som avses i rättegångsbalken,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel *eller skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last,*

6. polismannen annars med laga stöd har att bereda sig tillträde till, avspärra, tillstänga eller utrymma byggnad, rum eller område, biträda någon i myndighetsutövning med en sådan eller någon liknande åtgärd eller vid exekutiv förrättning enligt vad som är föreskrivet därom, eller

7. åtgärden i annat fall är oundgängligen nödvändig för den allmänna ordningens eller säkerhetens upprätthållande och det är uppenbart att den inte kan genomföras utan våld.

I fall som avses i första stycket 4 och 6 får våld mot person brukas endast om polismannen eller den som han biträder möts av motstånd.

Om rätt att i vissa fall bruka våld finns i övrigt föreskrifter i 24 kap. brottsbalken.

22 §²

En polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel

1. om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott,
2. om det av någon annan anledning behövs för att med laga stöd ingripa mot någon som färdas i fordonet, genom att beröva honom friheten, på annat sätt inskränka hans rörelsefrihet eller underkasta honom kroppsvisitation eller kroppsbesiktning,

¹ Senaste lydelse 1999:329.

² Senaste lydelse 1998:27.

3. om det behövs för att med laga stöd genomföra husrannsakan i fordonet eller

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet.

4. om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare *eller fordons last* enligt vad som är särskilt föreskrivet.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

Förslag till lag om ändring i fordonsskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs att 81 § fordonsskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 79 § gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning, inspektion, tillsyn* eller haveriundersökning enligt 35 § *fordonskungörelsen* (1972:595).

Föreslagen lydelse

81 §¹

Bestämmelserna i 79 § gäller även föraren, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn* eller haveriundersökning enligt 3 kap. 4 § *fordonslagen* (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 1999:1322.

Förslag till lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon

Härigenom föreskrivs att 31 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

I de fall som avses i 29 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *besiktning* eller *inspektion* enligt 35 fordonskungörelsen (1972:595).

Föreslagen lydelse

31 §

I de fall som avses i 29 § döms även föraren till samma straff, om han kände till att fordonet inte fick brukas. Detta gäller dock inte när fordonet provkörs vid *kontroll, prövning, tillsyn eller haveriundersökning* enligt 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:000).

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

7 §¹

En särskild registreringsskylt för ett fordon som har anmälts för användning i taxitrafik enligt denna lag och som inte undantagits från skyldigheten att ha taxameter får tas om hand av polisman

1. om fordonet utan tillstånd används i taxitrafik eller om det av annan anledning inte längre finns förutsättningar för att fordonet skall ha en sådan skylt,

2. fordonet är belagt med kör-
förbud *enligt fordonskungörelsen*
(1972:595),

2. fordonet är belagt med *ett så-*
dant körförbud som avses i 3 kap.
6 § fordonslagen (2002:000),

3. om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt en föreskrift som meddelats med stöd av lagen (2001:558) om vägtrafikregister eller enligt fordonsskattelagen (1988:327), eller

4. om fordonet saknar föreskriven trafikförsäkring.

Vid ett omhändertagande av registreringsskyltar tillämpas 6 § andra meningen på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

¹ Senaste lydelse 2001:572.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1998:492) om biluthyrning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Ett fordon som *enligt fordonskungörelsen (1972:595)* är registreringsbesiktigat för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

Föreslagen lydelse

18 §

Ett fordon som *med stöd av fordonslagen (2002:000)* är registreringsbesiktigat för taxitrafik får inte hyras ut till någon annan än den som har tillstånd till sådan trafik.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för fordon som har registreringsbesiktigats för taxitrafik före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 13, 17, 18 och 26 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en jordbrukstraktor enligt fordonsskattelagen (1988:327),

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 2 § *lagen* (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för registreringsbesiktning,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman, *besiktningsorgan enligt 2 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet*, bilinspektör eller *tekniskt biträde* i den utsträckning som behövs för att förrettningen skall kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning, att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604) eller att handlägga ett ärende, eller

6. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 skall handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

17 §

Ett avställt fordon får inte brukas annat än

1. i den omfattning som enligt 12 § 2 och 5 och 13 § första och tredje styckena får ske i fråga om ett fordon som inte är registrerat,

2. under tid då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt

den lagen eller föras hem efter förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov,

3. under tid då fordonet innehas av Försvarsmakten enligt ett skriftligt avtal eller brukas för att avlämnas eller föras hem enligt ett sådant avtal, under förutsättning att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse,

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning, dock inte om brukandeförbud enligt 64 § fordonskattelagen (1988:327), enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

4. om det ställts av på ägarens begäran, för färd kortaste lämpliga väg till eller från närmaste besiktningsorgan enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:000) för besiktning, dock inte om brukandeförbud enligt 64 § fordonskattelagen (1988:327), enligt 18 § bilskrotningslagen (1975:343) eller enligt 25 § lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon skulle ha gällt för fordonet om det hade varit skatte- eller avgifts- pliktigt enligt nämnda lagar, samt

5. med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

18 §

Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med och som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller som är avställda brukas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation,
2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,
3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning, och
4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:000) för besiktning, och

26 §

Ett enligt 22 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 25 § brukas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på registreringsbesiktning, eller
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan
2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan

enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet för besiktning. enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:000) för besiktning. Prop. 2001/02:130
Bilaga 4

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock brukas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet efter besiktningen har ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad för <i>transport av fler än åtta personer</i> utöver <i>föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.</i>
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är lekfordon.2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.3. Ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon eller ett terrängsläp.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motor-

drivna fordon, släpfordon, *terrängsläp*, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Prop. 2001/02:130
Bilaga 4

Fordonståg
Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.

Jordbrukstraktor
En traktor som enligt fordons-skattelagen (1988:327) hör till klass II.

Lastbil
En bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Lekfordon
Ett fordon som är *avsett utslutande för lek.*

Lätt lastbil
En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorcykel
1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter
2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.
Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.
Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon
Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte *ett flygplan eller* en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och

	terrängmotorfordon.
Motorfordon	<p><i>Ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som är inrättat</i></p> <p><i>1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller</i></p> <p><i>2 för något annat ändamål än som anges under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.</i></p> <p><i>Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.</i></p>
Motorredskap	<p>Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.</p>
Motorredskap klass II	<p>Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.</p>
Personbil	<p>En bil som är inrättad huvudsakligen för befordran <i>av personer, dock högst föraren och åtta passagerare.</i></p>
Påhängsvagn	<p>En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.</p>
Sidvagn	<p>Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.</p>
Släpfordon	<p>Ett fordon som är inrättat för koppling till <i>en bil, en motorcykel, en moped klass I, en traktor eller ett motorredskap</i> och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon de-</p>

Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släppläde	Ett släpfordon på medar.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band.
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Terrängfordon</i>	<i>Ett terrängmotorfordon eller ett terrängsläp.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon och inte är något släpfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
------------	-----------

Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
----------------------	---

Buss	En bil som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för <i>personbefordran</i> och är försedd med fler än åtta <i>sittplatser</i> utöver <i>förarplatsen</i> .
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är lekfordon.2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.3. Ett eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon eller ett terrängsläp.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Jordbrukstraktor	En traktor som enligt fordonskattelagen (1988:327) hör till klass II.
Lastbil	<ol style="list-style-type: none">1. En bil som är inrättad <i>huvudsakligen</i> för <i>godsbefordran</i>.2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Lekfordon
Ett fordon som *skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.*

Lätt lastbil
En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Motorcykel

1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter
2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.
Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon
Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon
Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. *huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller*
2. *för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.*

Motorfordon delas in i bilar,

Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för <i>personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.</i>
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till <i>ett annat motordrivet fordon än en moped klass II</i> och är avsett för person- eller gods-befordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar <i>och terrängsläp.</i>
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släpsläde	Ett släpfordon på medar <i>som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.</i>

Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.	Prop. 2001/02:130 Bilaga 4
Släpvnagsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.	
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som <i>inte är ett motorfordon och som</i> är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.	
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.	
Terrängsläp	Ett <i>släp</i> fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.	
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.	

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2003.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil, buss eller lastbil gäller fortfarande.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2002-03-01

Närvarande: f.d. hovrättspresidenten Bo Broomé, justitierådet Nina Pripp, regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 14 februari 2002 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. fordonslag,
2. lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i bilskrotningslagen (1975:343),
5. lag om ändring i sekretesslagen (1980:100),
6. lag om ändring i polislagen (1984:387),
7. lag om ändring i fordonskattelagen (1988:327),
8. lag om ändring i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon,
9. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
10. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning,
11. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
12. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Fredrik Ahlén.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till fordonslag

Inledande synpunkter

Remissförslaget bygger på en ny strukturering av normmängden på fordonsområdet i tre nivåer: lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Till detta kommer författningar som mer eller mindre direkt rör ämnet och som förutsätts ha sin plats i författningar utanför den nämnda hierarkin. Något inom regeringskansliet utarbetat förslag till fordonsförordning har inte varit tillgängligt för Lagrådet, men det har under föredragningen upplysts att förordningen i stora drag lär komma att överensstämma med den som har föreslagits i SOU 2001:29.

Den nya dispositionen av reglerna utgör enligt Lagrådets mening en märkbar förbättring jämfört med gällande reglering. Den skapar en behövlig överblick över regelmassan, differentierar denna mellan normnivåerna efter genomtänkta principer och, inte minst viktigt, tillgodoser regeringsformens krav på lagreglering. Vad som kan beklagas är att mycket omfattande delar av regleringen kommer att hänvisas till föreskrifter av förvaltningsmyndighet, men med hänsyn till materians detaljeringsgrad och till behovet av återkommande ändringar är detta nog svårfrånkomligt. Det får förutsättas att det allmänna främjar sådana

sammanställningar av bestämmelser på olika nivåer och sådan information i övrigt att inte bara de som yrkesmässigt sysslar med fordonsfrågor utan även berörda enskilda personer får möjlighet att orientera sig om gällande rätt på området.

Det sagda hindrar inte att det kan diskuteras t.ex. vilka regler som skall placeras i själva lagen på området, den föreslagna fordonslagen. En ledstjärna har varit att ingrepp som ter sig särskilt kännbara för den enskilde bör ha stöd i lagen, även när det inte nödvändiggörs av regeringsformens krav på lagreglering. Lagrådet finner inte skäl att kritisera den avvägning som har gjorts i remissförslaget, utom på en punkt. Körförbud är den mest ingripande åtgärd som kan riktas mot en fordonsägare enligt lagen. Särskilt när ett körförbud träffar ett fordon under färd, kan det, sett från de resandes synpunkt, tangeras en inskränkning i den i 2 kap. 8 § andra meningen regeringsformen tillförsäkrade rätten för enskilda att fritt förflytta sig. Lagrådet skulle se det som en avgjord fördel om det i fordonslagen kom att anges i vilka fall körförbud kan tillgripas på grund av brister i fordonet och vilka förutsättningarna för denna åtgärd skall vara (se t.ex. 10 kap. 3 § förslaget till fordonsförordning i SOU 2001:29). Behövliga föreskrifter kan tas in i 3 kap. 6 § i lagförslaget eller i en ny paragraf i anslutning till denna och eventuellt också föranleda tillägg till föreskrifterna i 2 kap. om kontrollformerna.

1 kap. 1 §

Paragrafen syftar till att ange lagens innehåll. Enligt Lagrådets uppfattning skulle innehållet bättre återspeglas om andra stycket gavs följande lydelse: "Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning."

2 kap. 1 §

I 2 kap. har tagits in föreskrifter om olika former av kontroller som kan bli aktuella för fordon. Regleringen tar sikte på fordonens beskaffenhet och utrustning och syftar ytterst till en kontroll av att fordon som skall användas i trafik är tillförlitliga från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpliga för ändamålet (jfr 2 kap. 1 § i utredningens förslag till fordonsförordning). En upplysning om detta skulle kunna vara av värde för läsaren. Förslagsvis kan 1 § ges följande lydelse: "Kontroll om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i detta kapitel."

2 kap. 2 §

Typgodkännande kan ske genom EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande. Paragrafen avser alla tre slagen av typgodkännande men detta framgår inte av ordalydelsen. Enligt Lagrådet skulle paragrafen ges ett större informationsvärde om detta framgick. Det skulle kunna ske genom en ny andra mening i första stycket av förslagsvis följande lydelse: "Typgodkännande kan ske i enlighet med EG-direktiv på området (EG-typgodkännande), i enlighet med den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om an-

tagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande."

Prop. 2001/02:130
Bilaga 5

2 kap. 4 §

I 4 § första stycket 2 föreskrivs att den som har beviljats ett typgodkännande är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet och under punkt 3 att vederbörande är skyldig att till godkännandemyndigheten lämna vissa upplysningar och tillhandahålla fordon och andra föremål. Återkallelse av ett godkännande kan inte tillgripas, om skyldigheterna inte iakttas, vare sig med stöd av 5 § eller enligt allmänna grundsatser. Inte heller i övrigt synes någon sanktion erbjudas för det fall skyldigheterna åsidosätts.

Enligt andra stycket i lagrummet får godkännandemyndigheten "bereda sig tillträde till" en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar. Ordalydelsen ger vid handen att tvångsmedel skall kunna användas. Vid föredragningen har upplysts att detta inte är avsikten. Lagrådet föreslår därför att de citerade orden ersätts med uttrycket "har rätt till tillträde till". Lagrådet fäster uppmärksamheten på att inte heller till denna föreskrift är kopplad någon rättslig sanktion gentemot den som tredska.

2 kap 13 §

Paragrafens första mening behandlar vägkontroll av färdskrivaren hos ett fordon, som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med sådan. Enligt andra meningen får motsvarande kontroll ske även i "företagets" lokaler. Vilket företag som avses framgår dock inte. När motsvarande uttryck används i 10 § framgår det av sammanhanget att kontrollen avser fordon som används i yrkesmässig trafik och i 14 § används uttrycket "taxiföretaget". Beträffande vägkontroll av taxametrar anges dessutom att sådan kontroll inte bara får ske av ett fordon som använts i taxitrafik utan också av fordon "som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet". Någon motsvarande bestämmelse finns inte i förevarande paragraf. Denna skillnad förefaller omotiverad.

Mot denna bakgrund förordar Lagrådet att paragrafen ges följande lydelse: "Vägkontroll av färdskrivaren hos ett fordon, som anträffas i trafik eller som kan antas ha använts i trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med färdskrivare, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Beträffande fordon som används i yrkesmässig trafik får motsvarande kontroll ske även i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör."

3 kap. 2 §

En bilinspektör får enligt bestämmelsen i första stycket i angivna fall stoppa ett fordon för att genomföra kontroll. Angående polisens be-

fogenhet att stoppa ett fordon hänvisas i andra stycket till polislagen. Här åsyftas 22 § 4, till vilken är kopplad rätt för en polisman att använda våld för att genomföra åtgärden, enligt 10 § första stycket 5.

Lagrådet vill påpeka att någon befogenhet att med våld mot person eller egendom stoppa ett fordon för kontroll inte tillkommer en bilinspektör enligt förslaget. Emellertid torde den som uppsåtligen vägrar att följa bilinspektörens stoppanvisning träffas av straff enligt 5 kap. 1 § för att ha hindrat inspektion eller kontroll.

3 kap. 3 §

Enligt paragrafen "får" en polisman och vissa andra, angivna befattningshavare "bereda sig tillträde" till fordon, lokaler m.m. Att en polisman i sådana fall får använda våld framgår av 10 § första stycket punkt 5 enligt föreslagen lydelse och av punkt 6 polislagen. Övriga subjekt enligt den aktuella paragrafen i fordonslagen – besiktningstekniker, bilinspektör, tekniker och av Vägverket särskilt förordnad person – har inte tillerkänts någon sådan befogenhet, och avsikten tycks inte heller vara att de skall ha egen tvångsrätt. Lagrådet föreslår därför att det citerade uttrycket genomgående i paragrafen byts ut mot orden "har rätt till tillträde". Vägras tillträde kan ansvar enligt 5 kap. 1 § komma i fråga.

I andra stycket sägs att en polisman eller en bilinspektör har tillträde till "slutna utrymmen" i ett fordon eller dess last för kontroll av lastning, medan i första stycket nämns endast tillträde till fordon. Till undvikande av missförstånd bör i första stycket uttryckligen vid sidan om tillträde till ett fordon nämnas tillträde till slutna utrymmen i ett fordon (jfr uttalanden i avsnitt 7.15 i den allmänna motiveringen) och i andra stycket komplettering ske med (tillträde till) fordon.

4 kap. 1 §

Förvaltningsuppgifter kan enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen överlämnas till bl.a. bolag. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, skall det ske med stöd av lag. Paragrafen avser att ge ett sådant lagstöd (se även 5 §). Tillsammans med 2 § ger den också stöd för det monopol som de tre i 2 § nämnda bolagen tilldelas. Den möjlighet som regeringen ges att föreskriva något annat innebär emellertid att regeringen kan bemyndiga någon helt annan att utföra uppgifterna. Av författningskommentaren framgår dock att det inte är avsikten att regeringen skall ha en så vidsträckt befogenhet. Det regeringen avses kunna förordna är endast att någon annan skall ges rätt att utföra sådan provning som sker inför ett typgodkännande.

Mot denna bakgrund och då en bestämmelse av detta slag enligt Lagrådets uppfattning inte bör ges en sådan form att den framstår som ett åliggande för det enskilda företaget att utföra en viss uppgift, föreslår Lagrådet att paragrafen ges följande lydelse: "Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll enligt denna lag får utföras endast av de besiktningsorgan som anges i 2 §. Regeringen får dock beträffande provningar föreskriva annat."

4 kap. 3–5 §§

Paragraferna behandlar besiktningsorganens verksamhet. Lagrådet föreslår att beskrivningen av innehållet i denna verksamhet, som är placerad i 5 §, får komma först i avsnittet som 3 § och att de två andra paragraferna följaktligen betecknas som 4 § och 5 §.

Besiktningsorganen fattar beslut som innebär myndighetsutövning mot enskilda. Som sägs i författningskommentaren till 4 kap. 5 § (enligt numrering i remissen) är besiktningsorganen inte förvaltningsmyndigheter i förvaltningslagens mening och denna lag därför inte tillämplig på bolagens handläggning av ärenden. Däremot är lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämplig. Betydelsefullt är att den offentlighetsrättsliga handlingsoffentligheten enligt 1 kap. 8 § sekretesslagen och bilaga till lagen gäller handlingar hos besiktningsorganen i den mån handlingarna rör fordonskontroll. Lagrådet skulle emellertid ha sett det som värdefullt med en diskussion i detta lagstiftningsärende av behovet av ytterligare författningsbaserade regler för ärendehantering hos besiktningsorganen, låt vara att detta behov med tanke på ärendenas starkt tekniska karaktär nog är begränsat. En åtgärd som förtjänar övervägas vore att författningsbinda den ordning som AB Svensk Bilprovning enligt uppgift i remissen redan iakttar, bestående i omprövning efter klagomål av resultatet av bl.a. en kontrollbesiktning. En rätt till omprövning kan vara av särskilt värde för enskilda med tanke på det långtgående förbud mot överklagande, som anges i 5 kap. 6 § 3, och har sannolikt en förtroendestärkande effekt för besiktningsorganen.

5 kap. 1 §

I 5 kap. har under rubriken straff tagits in två paragrafer. I 1 § har föreskrivits böter för den som uppsåtligt hindrar eller försvårar vissa kontroller och i 2 § sägs att ansvar enligt lagen inte inträder om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller trafikbrottslagen. För läsaren kan regleringen ge det felaktiga intrycket av att några ytterligare straffbestämmelser inte kan bli aktuella. Med stöd av bemyndigande enligt 8 § kan emellertid regeringen, och i undantagsfall, myndighet som regeringen bestämmer besluta föreskrifter om böter. Enligt uppgift är också avsikten att föreskrifter om böter skall tas in i den nya fordonsförordningen (jfr 11 kap. i utredningens förslag till sådan förordning). En upplysning i saken bör lämpligen tas in som ett nytt andra stycke till 1 § enligt följande: ”I övrigt kan dömas till böter enligt föreskrifter som beslutats med stöd av sådant bemyndigande som anges i 8 §.”

5 kap 3 §

Paragrafen reglerar under vilka förutsättningar en polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon. Dessa förutsättningar tar sin utgångspunkt i om fordonet uppfyller de krav som ställs upp i föreskrifter på området och inte i om föraren medvetet framför fordonet i strid mot dessa bestämmelser. Lagrådet föreslår därför att paragrafen ges följande lydelse:

"En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet."

Prop. 2001/02:130
Bilaga 5

Sekretesslagen (1980:100)

I bilagan till sekretesslagen föreslås att ett bolag som bytt firma skall nämnas vid sitt nya namn istället för vid det gamla. Lagrådet har i sak inget att erinra mot denna ändring men föreslår att de enskilda organ på vilka offentlighetsprincipen görs tillämplig i stället anges med orden "Besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:000)". Skulle de nu aktuella bolagen i framtiden byta namn behöver då någon konsekvensändring av sekretesslagen inte ske.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 mars 2002

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, von Sydow, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Lejon, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson, Sommestad

Föredragande: statsrådet Rosengren

Regeringen beslutar proposition 2001/02:130 Fordonslag, m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Fordonslag	4 kap. 1 och 8 §§, 5 kap. 8 §	
Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	1 §	
