

Lagrådsremiss

Fordonsbesiktning

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 9 juli 2009

Åsa Torstensson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att besiktningsverksamheten för fordon anpassas till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll, det vill säga att oberoende och självständiga organ i konkurrens utför bedömning av överensstämmelse. Rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs genom att vad som bör vara statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter (regelgivning och tillsyn) klargörs.

Besiktningsverksamhet avseende kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning av fordon omregleras så att sådan verksamhet kan konkurransutsättas. Behörig myndighet ska föreskriva bl.a. vad som ska ingå i en besiktning, med vilken utrustning den ska utföras och vilken utbildning och kompetens en besiktningstekniker ska ha. Besiktningsorgan som utför besiktningar av fordon ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC). För att kunna ackrediteras som besiktningsorgan måste ett företag utöver tekniska krav också uppfylla vissa krav av annan karaktär, t.ex. krav på oberoende och gott anseende.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	12
3	Ärendet och dess beredning.....	15
4	Bakgrund	16
4.1	Tidigare överväganden.....	16
4.1.1	Riksdagsbeslut	16
4.1.2	Riksrevisionen om tillgängligheten.....	17
4.1.3	Konsultstudie	18
4.1.4	EG-direktiv om godkännande av motorfordon	20
4.2	Fordonsbesiktning i Sverige.....	21
4.2.1	Besiktningssformer	23
4.2.2	Tillsyn	25
4.3	Fordonsbesiktning i Europa	26
5	Överväganden och förslag	33
5.1	Inledning	33
5.2	Ackrediteringsförfarande	36
5.2.1	Besiktningssorgan för lätta och tunga fordon	42
5.2.2	Villkor om utbud.....	45
5.2.3	Partiella återkallelser.....	49
5.3	Tilläggskrav för ackreditering.....	50
5.3.1	Anknytning till Sverige	51
5.3.2	Lämplighetskrav.....	56
5.3.3	Lämplighetsprövning	57
5.3.4	Krav på oberoende	63
5.3.5	Kompetenskrav och rapporteringsrutiner m.m.	68
5.4	Besiktningssorganens verksamhet.....	71
5.4.1	Omprövning	71
5.4.2	Rapporteringsskyldighet	74
5.4.3	Handlingsoffentlighet och sekretess.....	75
5.5	Tillsynsansvar och vägtrafikregistret	76
5.6	Kvalitetstillsyn	81
5.7	Avgifter	82
5.8	Bemyndiganden	83
5.9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	86
6	Konsekvensanalys	89
6.1	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter.....	90
6.1.1	Sveriges Domstolar	91
6.2	Ekonomiska konsekvenser för företag	92
6.3	Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner	94

6.4	Konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön	94
7	Författningskommentar	96
7.1	Förslag till lag om ändring av fordonslagen (2002:574)	96
7.2	Förslag till lag om ändring av lagen (2001:558) om vägtrafikregister	100
Bilaga 1	Lagförslag (Ds 2009:3)	101
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser	107

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)
dels att 4 kap. 4 § och 5 kap. 3 d § ska upphöra att gälla,
dels att 4 kap. 2 och 3 §§, 5 kap. 3 a och 3 c §§ samt 5 kap. 8 § ska ha
följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas nio nya paragrafer, 4 kap. 2 a – 2 i §§,
samt närmast före 4 kap. 2 b § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

4 kap. 2 §¹

Besiktningsorgan

Kontrollområde

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*

Inspecta Sweden AB

*Kontrollbesiktning av sådana
motorredskap klass I som är
inrättade som mobilkranar*

Föreslagen lydelse

4 kap. 2 §

*Registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar,
lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar får utföras endast av
sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för*

¹ Senaste lydelse 2007:71.

ackreditering och teknisk kontroll enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta Transportstyrelsen om sådana beslut om ackreditering som avses i första stycket liksom om återkallelser av sådana beslut.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

Akreditering enligt 2 § första stycket får omfatta besiktning av antingen,

1. motorfordon och släpfordon till dessa fordon, traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga med en totalvikt av högst 3,5 ton, samt lätta terrängvagnar, terrängskotrar och terrängsläp till dessa fordon,

2. motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga med en totalvikt över 3,5 ton,

3. traktorer, motorredskap, EG-mobilkranar, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, dock med undantag av traktorer som utgörs av ombyggda bilar, eller

4. kombinationer av 1-3.

Tilläggskrav för ackreditering av besiktningsorgan

2 b §

En ackreditering som avses i 2 § första stycket får bara meddelas en sökande som är en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering enligt handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige.

2 c §

En ackreditering som avses i 2 § första stycket får bara meddelas en sökande som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott

anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

2 d §

Vid prövningen av kravet på gott anseende ska beaktas den prövades vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för

- 1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, eller*
- 2. allvarliga eller upprepade överträdelser av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.*

2 e §

En prövning enligt 2 c och 2 d §§ ska avse den juridiska personen eller den enskilde näringsidkaren samt följande personer:

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman som inte är kommanditdelägare och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten, och

3. i andra privaträttsliga juridiska personer än de som avses i 1 och 2 den eller de som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten.

Härutöver ska prövningen också avse styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget ekonomiskt intresse har en

väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse.

2 f §

Om någon sådan person som anges i 2 e § byts ut eller tillkommer ska den nya personens lämplighet prövas.

2 g §

I ansökan om ackreditering ska sökanden ange det eller de län där besiktningsverksamheten ska bedrivas.

Ett beslut om ackreditering ska förenas med villkor enligt 15 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll om att besiktningsorganet i ett och samma län ska erbjuda och utföra besiktningar för de fordon som anges i beslutet om ackreditering enligt 2 a §.

2 h §

Besiktningsorganen får inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av fordon eller delar eller tillbehör till fordon,

2. reparation eller service av fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

2 i §

En besiktningstekniker ska ha den utbildning och kompetens som framgår av föreskrifter som meddelats av med stöd av 5 kap. 8 §.

3 §

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

Besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar *för vilka de ackrediterats enligt 2 och 2 a §§.*

Finner ett besiktningsorgan att ett beslut som det meddelat enligt första stycket är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning ska besiktningsorganet ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild.

5 kap.

3 a §

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktning verksamhet som avses i denna lag. *Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.*

Besiktningsorganen ska 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.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll *och Transportstyrelsen* utövar tillsyn över sådan besiktning verksamhet som avses i denna lag.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kontrollera att den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt att kvalitetssäkringen av denna lever upp till föreskrivna krav. Styrelsen ska därutöver kontrollera att verksamheten lever upp till sådana krav som avses i 4 kap. 2 a – 2 i §§.

Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktning verksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

3 c §

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.

Ett besiktningorgan ska på uppmaning av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att

1. lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningar utförs, och

2. lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär.

Transportstyrelsen ska rapportera utfallet av stickprovskontrollerna till Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.

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 föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon, *samt*
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, *samt*
6. avgifter.

5. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, *samt om*

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

5. skyldighet för besiktningensorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för

att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §, samt om
6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a och 3 c §§.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.
 2. De besiktningsorgan som enligt äldre föreskrifter är behöriga att utföra besiktningar ska anses behöriga till det i den omfattning som följer av äldre föreskrifter fram till och med den 31 december 2010. För sådana besiktningsorgan ska den äldre lydelsen av 5 kap. 3 a, c och d §§ fortsatt gälla.
 3. Om ett besiktningsorgan som avses i 2 före den 31 december 2010 ackrediteras enligt 4 kap. 2 § upphör punkten 2 att gälla för besiktningsorganet.

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

Häri genom föreskrivs att 5 och 6 §§ i lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga

¹ Senaste lydelse 2009:124.

om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

6 §²

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller godstransporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

² Senaste lydelse 2008:1376.

3 Ärendet och dess beredning

Frågan om en eventuell omreglering av fordonsbesiktningsverksamheten i Sverige har diskuterats sedan tidigt 1990-tal och har vid flera tillfällen varit föremål för riksdagsbehandling. De vanligast förekommande argumenten för en omreglering har varit ökad konkurrens och effektivitet samt bättre service. De vanligaste argumenten mot en omreglering har varit oro för att man inte ska kunna säkerställa kvaliteten på besiktningsorganens verksamhet och tillgången till besiktningsorgan i glesbygdsområden.

Under vintern 2009 utarbetades inom Näringsdepartementet departementspromemorian Fordonsbesiktning (Ds 2009:3). Promemorian innehåller förslag till hur det genom fordonslagen (2002:574) reglerade monopolet för utförande av fordonsbesiktningar ska avskaffas. Promemorian har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning över remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/319/TR).

4 Bakgrund

4.1 Tidigare överväganden

4.1.1 Riksdagsbeslut

Våren 1994 godkände riksdagen att fristående, ackrediterade besiktningsföretag i konkurrens skulle få utföra kontrollbesiktning av fordon från och med den 1 januari 1995 (prop. 1993/94:167 och rskr. 1993/94:433). I en skrivelse till regeringen i oktober 1994 hemställde emellertid Aktiebolaget Svensk Bilprovning att kontrollbesiktningen inte skulle öppnas för konkurrens förrän den 1 november 1995, eller helst den 1 januari 1996. Som skäl anförde bolaget att det krävdes ett omfattande förberedelsearbete i form av bl.a. myndighetsföreskrifter och nya besiktningsrutiner innan den nya ordningen kunde träda i kraft. I slutet av år 1994 beslutade riksdagen att Aktiebolaget Svensk Bilprovning 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 det skapas rådrum för regeringen att försäkra sig om att en omreglering av kontrollbesiktningen inte skulle leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller att kostnaderna ökade. Trafikutskottet framhöll att om regeringen skulle föreslå att avskaffa monoopolet för kontrollbesiktningen den 1 januari 1996 så var det väsentligt att konsekvenserna av ett sådant beslut utvärderades och att resultatet redovisades för riksdagen så snart som möjligt.

Regeringen överlämnade den 14 december 1995 en skrivelse till riksdagen om organisationen av den periodiska fordonskontrollen (skr. 1995/96:93). I skrivelsen meddelades att Aktiebolaget Svensk Bilprovning ensamrätt att få utföra kontrollbesiktningar skulle fortsätta att gälla även efter den 1 januari 1996. Regeringen bedömde att ytterligare underlag behövdes beträffande vissa frågor om bl.a. servicen i glesbygd och en kontroll av produktkvaliteten innan ett förslag till lösning av organisationen av den periodiska fordonskontrollen kunde föreläggas riksdagen. Med anledning av riksdagens beslut angående prop. 1994/95:69 (bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137) beslutade Kommunikationsdepartementet att utreda konsekvenserna av att avskaffa monoopolet i fråga om kontrollbesiktningar från den 1 januari 1996. Utredningen utfördes av två utredare, vilka den 15 maj 1995 redovisade rapporten Bilbesiktning i konkurrens — effekter på trafiksäkerheten, miljön, servicen och kostnaderna (K95/1263/Ads).

Regeringen uppdrog under våren 1996 åt Vägverket att i samråd med Riksskatteverket, Glesbygdverket och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) utforma ett system för besiktningsverksamhet i glesbygd. Vidare skulle Vägverket i samråd med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Statens naturvårdsverk och Rikspolisstyrelsen utreda och föreslå nya former för återkommande fordons-

kontroll samt lämna en lägesredovisning avseende arbetet med fordonskontroll som säkerställde krav på trafiksäkerhet, service och miljöhänsyn i hela landet. Uppdraget redovisades av Vägverket den 1 april 1996. För att bibehålla servicen i glesbygd även efter en omreglering av kontrollbesiktningens verksamhet föreslog Vägverket en kombination av åtgärder som omfattade tidsbegränsad upphandling av kontrollbesiktning i glesbygd, uppsökande verksamhet för ackrediterade besiktningorgan, ett slopande av kravet på ägande av kontrollutrustning för ackreditering samt fri inställelse till kontrollbesiktning.

I budgetpropositionen för 1997 (prop. 1996/97:1 utgiftsområde 22) föreslogs att den gällande ordningen med ensamrätt för vissa organ att utföra kontrollbesiktningar inom fordonsområdet skulle behållas. Regeringen anförde då att det sammantaget med hänsyn till trafiksäkerhetsmässiga, miljö- och regionalpolitiska skäl kunde konstateras att denna lösning bäst tillgodosåg landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och väl fungerande besiktningorganisation. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

Efter budgetpropositionen för 1997 har frågan om en omreglering av Aktiebolaget Svensk Bilprovningens verksamhet behandlats i riksdagen vid ett flertal tillfällen. Så sent som i maj 2006 avstyrkte trafikutskottet ett antal motioner om att bolagets monopol på kontrollbesiktningar skulle avskaffas (bet. 2005/06:TU5). Utskottet hänvisade till tidigare uttalanden om att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talar för en fortsatt ensamrätt för bolaget att utföra kontrollbesiktningar samt angav att det inte framkommit några skäl som talade för ett förändrat ställningstagande i denna fråga. I sammanhanget uppmärksammade utskottet vidare de åtgärder som vidtagits i syfte att minska köerna och förbättra tillgängligheten till Aktiebolaget Svensk Bilprovningens tjänster. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2005/06:308).

4.1.2 Riksrevisionen om tillgängligheten

Den 16 augusti 2007 redovisade Riksrevisionen granskningsrapporten Bilprovningen och tillgängligheten – granskning av ett samhällsuppdrag (RiR 2007:18). Riksrevisionen har granskat tillgängligheten till den kontrollbesiktning som utförs av Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Riksrevisionen konstaterade att det tillgänglighetsuppdrag som bolaget fått är mycket allmänt formulerat. De kontrollbesiktningar som bolaget utför är obligatoriska och finansieras av avgifter från fordonsägarna. Storleken på dessa avgifter fastställs av staten genom Vägverket (numera Transportstyrelsen) efter samråd med Ekonomistyrningsverket.

I 2000-talets början befann sig Aktiebolaget Svensk Bilprovning i en svår ekonomisk situation som bl.a. tog sig uttryck i problem med långa väntetider. Granskningen visade att tillgängligheten tydligt förbättrats och att det inte fanns något som tydde på några märkbara problem. Väntetiderna hade minskat och det fanns inte heller några påtagliga variationer mellan olika delar av landet. Regeringen hade inte utnyttjat de möjligheter som finns att styra och tydligare definiera Aktiebolaget Svensk Bilprovningens tillgänglighetsuppdrag. Bolaget hade i stället själv

fått definiera sitt uppdrag. Då bolagets monopolställning och sättet att finansiera verksamheten ställde särskilda krav på hur verksamheten styrdes och följdes upp menade Riksrevisionen att regeringen borde precisera tillgänglighetsuppdraget.

4.1.3 Konsultstudie

Hösten 2007 gav Näringsdepartementet konsultbyrån McKinsey & Company i uppdrag att göra en översyn av fordonsbesiktningens verksamhet i Sverige. Målsättningen med analysen var att identifiera förutsättningar för och konsekvenser av en potentiell omreglering av fordonsbesiktningsektorn och rekommendera en reglering. En överordnad målsättning för översynen av fordonsbesiktningsektorn är att en omreglering ska göras under förutsättning att de förväntade samhälls-ekonomiska och sociala fördelarna överstiger eventuella nackdelar. En omreglering måste vidare kunna genomföras utan att riskera vare sig trafiksäkerhet, regional balans eller miljö.

Följande sex huvudsakliga frågeställningar skulle belysas inom ramen för analysen: vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna per intressegrupp, och vad bör målsättningen vara per parameter? Vilka förutsättningar lägger nuvarande och förväntad svensk och EG-lagstiftning på verksamheten? Vad vore konsekvenserna för ovanstående parametrar som en följd av olika former av omreglerade marknadslösningar och modeller? Vad inom bilprovningens verksamhet måste regleras även i framtiden för att säkra ett önskat utfall och vad blir statens roll som ägare och lagstiftare i framtiden? Hur väl förberett är Aktiebolaget Svensk Bilprovning på en omreglering och hur kan staten hantera sitt ansvar som arbetsgivare? Hur borde en potentiell omreglering genomföras för att uppnå de positiva effekterna snabbast möjligt med minsta möjliga negativa konsekvenser?

Konsultrapporten Översyn av fordonsbesiktningensmarknaden i Sverige (dnr N2007/8048/TR) har bl.a. baserats på intervjuer med svenska och internationella myndigheter, företag och experter. I rapporten redovisas jämförelser med europeiska länders besiktningens verksamheter och utvecklingen av dessa samt en bedömning av konsekvenserna av möjliga omregleringsmodeller. Genom sammanlagt 43 intervjuer med företrädare för 28 organisationer som representerar åtta olika intressegrupper etablerades åtta huvudsakliga förutsättningar för en omreglering: rätt pris till konsument, rätt tillgänglighet givet kundens behov och betalningsvilja, pålitlighet i kontroll oavsett station, trafikfarliga fordon upptäcks och repareras eller får körförbud, skador på miljön minimeras, värdet på Aktiebolaget Svensk Bilprovning upprätthålls, hög effektivitet i fordonsbesiktningensbranschen och nya produkter och tjänster som skapar arbetstillfällen samt preciserade och tydliga roller, t.ex. åtskillnad mellan kontrollerande myndighet och utförare.

Omvärldsanalysen visade att den svenska fordonsbesiktningens verksamhet fungerar väl jämfört med andra europeiska länder vad gäller flera viktiga faktorer. Prisnivån till konsument tillhör genomsnittet i Europa, pålitligheten är god och underkännandegraden är i linje med Danmark och Finland och produktiviteten är hög jämfört med övriga Norden. Dock

är tillgängligheten i Sverige jämförelsevis låg såvitt avser stationstäthet, öppetider och möjlighet till drop-in.

En analys av en omreglerings konsekvenser visade att det finns fyra huvudsakliga potentiella fördelar med en konkurrensutsatt marknad: ökad tillgänglighet och serviceutbud, positiva samhällsekonomiska effekter av ökad tillgänglighet, nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt samt slutligen tydliggjorda roller.

En konkurrensutsatt marknad innebär samtidigt att tre huvudsakliga risker behöver hanteras: risk för försämrad kvalitet då tillkommande aktörer snabbt gör reglering och uppföljning mer komplex för tillsynsmyndigheten vilket i sin tur kan kräva flera anställda kontrollanter, risk för överetablering vilket kan leda till en olönsam bransch med konkursrisk samt risk för minskad tillgänglighet i glesbygd om stationer som i dag är olönsamma läggs ner.

I konsultrapporten lämnas förslag till rekommenderad framtida regleringsmodell för en konkurrensutsatt fordonsbesiktningmarknad. Riskerna för försämrad kvalitet och överetablering balanseras genom att kräva att besiktningens organer ackrediteras enligt ISO 17020 inklusive krav på oberoende tredjepartsställning och genom att behålla dagens kriterier, krav och frekvens på själva besiktningen samt kvarhålla höga utbildningskrav på aktörerna. För att minska risken för sämre tillgänglighet i glesbygd kan regleraren välja att acceptera nedläggning av eller en viss prisökning på vissa stationer i glesbygd. I dag bedöms 10 kontrollbesiktningstationer av Aktiebolaget Svensk Bilprovning totalt 175 vara mindre lönsamma. Alternativt kan tillgängligheten säkras genom en eller flera subventionerande åtgärder som kan säkerställa en jämn tillgänglighet i landet.

Den rekommenderade regleringsmodellen för kontrollbesiktningar sammanfattas i fyra huvudpunkter rörande prissättning, etableringsrätt, oberoende och inspektionsreglering. Fri prissättning rekommenderas på lång sikt. Det föreligger dock risk för begränsad konkurrens på kortare sikt och det bör därför övervägas att initialt införa ett pristak för att undvika eventuella höga prisstigningar innan en fungerande marknad hunnit etableras. Ett pristak på kortare sikt bedöms inte hindra etablering givet att regleraren tydligt kommunicerar till marknaden att pristaket är tillfälligt.

De flesta besiktningstationer i Sverige är lönsamma vid dagens prisnivå varför en prisökning i en väl fungerande marknad framförallt kan antas komma att drivas av besiktningkundernas önskan om en ökad servicenivå och tillgänglighet. När det gäller etableringsrätt har en avvägning mellan kvalitet och tillgänglighet gjorts. Kraven på aktörerna och därmed kvaliteten ska inte försämrats jämfört med i dag. Samtidigt bör höga inträdesbarriärer för framförallt småföretagare undvikas eftersom det troligtvis är dessa som kommer att bidra till den största reella ökningen av tillgänglighet framförallt i glesbygd.

SWEDAC förslås ackreditera kontrollorgan enligt ISO 17020 vilket säkerställer en god besiktningens kvalitet utan att utgöra ett oöverkomligt etableringshinder för framförallt små aktörer. Utöver kraven i ISO 17020 rekommenderas att det för ackreditering krävs att de individer som utför besiktning är certifierade, har genomgått utbildning och tagit examen. Detta säkerställer god kompetens hos utförarna och möjliggör sanktioner

mot både företag och individer. Dagens utbildningskrav bibehålls. Innehåll och examinering som i dag specificeras av Aktiebolaget Svensk Bilprovning flyttas till behörig myndighet.

Inga krav ställs på att kontrollorganen måste kunna erbjuda besiktning av både tunga och lätta fordon. Ett sådant krav skulle utgöra ett stort etableringshinder för framförallt små aktörer eftersom det kräver högre kompetens och större investeringar för att besikta både tunga och lätta fordon. Dessutom blir troligen tillgängligheten till besiktning av tunga fordon fortsatt god på en konkurrensutsatt marknad. Dagens krav på kontroll över utrustning enligt ISO 17020 bibehålls och inget krav på ägarskap av utrustning införs.

Inga krav föreslås ställas på geografisk täckning utan tillgängligheten i framförallt glesbygd kan säkras genom andra åtgärder med en målsättning om jämförbar eller förbättrad tillgänglighet. Principen om oberoende föreslås kvarstå. Om besiktningsorganen även skulle få utföra fordonsreparationer finns risk för bristande objektivitet. Motivet för att inte kräva oberoende skulle vara att öka tillgängligheten ytterligare, exempelvis i glesbygdsområden. Detta skulle dock inte lösa problemet då de flesta orter som berörs inte har någon ackrediterad verkstad i dag. Tillgängligheten i glesbygd bedöms kunna lösas på annat sätt och riskerna för försämrad pålitlighet kan då samtidigt undvikas. Nu gällande inspektionsreglering föreslås inte ändras vad gäller innehåll, frekvens och bedömningskriterier. Tillsyn och sanktioner föreslås skötas av SWEDAC och behörig myndighet.

För registreringsbesiktning, lämplighetsbesiktning och mopedbesiktning rekommenderas en omreglering i ett senare skede när föreskrifter samt kompetens och kapacitet hos relevanta myndigheter kan säkerställas. Omregleringen bör också inkludera annan monopoliserad verksamhet som i dag utförs av SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och Inspecta Sweden Aktiebolag. Det förra bolagets verksamhet kommer då att omregleras i två steg, först kontrollbesiktningar och sedan övriga besiktningstyper.

4.1.4 EG-direktiv om godkännande av motorfordon

Den 16 oktober 2008 överlämnades regeringens prop. 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m. till riksdagen. Propositionen innehåller de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Reglerna innebär en ökad harmonisering av de krav som ställs för att nya personbilar, lastbilar och bussar samt släpvagnar till sådana fordon ska få registreras, saluföras och tas i bruk inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Till skillnad från tidigare införs nu gemensamma regler om godkännande av enstaka fordon. I övrigt är regleringen generellt sett utförligare och tydligare och innehåller moment som är helt nya jämfört med tidigare, t.ex. regler om medlemsstaternas och tillverkarnas

allmänna skyldigheter, giltigheten av EG-typgodkännanden, skydds-klausuler och om tillhandahållande av teknisk information.

I propositionen lämnades förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (1972:435) om överlastavgift. Lagändringarna trädde i kraft den 29 april 2009.

4.2 Fordonsbesiktning i Sverige

Kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning och dess lämplighet för avsedd användning sker i dag genom periodisk kontrollbesiktning och genom registrerings-, moped- samt lämplighetsbesiktning av fordon. I enlighet med 4 kap. 1 och 2 §§ fordonslagen (2002:574) får endast tre företag utföra besiktningar av fordon i Sverige i dag, nämligen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och Inspecta Sweden AB. Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Av 4 kap. 2 § fordonslagen framgår att endast Aktiebolaget Svensk Bilprovning får utföra besiktningar av motorfordon, lätta terrängvagnar, terrängskotrar, släpfordon och terrängsläp till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Bolaget har sedan 1963 haft ensamrätt att göra dessa kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktningar av motorfordon med undantag för vissa motorredskap. Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO) utför, på uppdrag av Aktiebolaget Svensk Bilprovning, s.k. byggbesiktning av amatörbyggda fordon inför registreringsbesiktning.

Svenska staten äger 52 procent av aktiekapitalet i bolaget. Övriga delägare är bilförsäkringsföretag och motorbranschorganisationer, nämligen bilförsäkringsföretagen (12 procent), Motorbranschens Riksförbund (12 procent), Motormännens Riksförbund (5 procent), Motorförarnas Helnikterhetsförbund (5 procent), Kungliga Automobil Klubben (5 procent), Sveriges Åkeriföretag (3 procent), Svenska Taxiförbundet (3 procent) samt Svenska Bussbranschens Riksförbund (3 procent).

I bolagsordningen anges att bolaget ska utföra i vägtrafiklagstiftningen föreskriven teknisk fordonskontroll samt främja trafiksäkerhet och miljö i Sverige genom kontroll av fordonsstandarden. Bolaget ska bedriva besiktningsverksamhet som medger god tillgänglighet i hela landet. Det finns inga styrande dokument som preciserar tillgänglighetsuppdraget. Aktiebolaget Svensk Bilprovning tolkar själv uppdraget och uppgifter om utvecklingen av tillgängligheten återfinns i bolagets årsredovisningar. I dag har bolaget 175 fasta och två mobila besiktningsstationer.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning hade den 31 december 2007 2 053 anställda, varav 1 354 besiktningstekniker och 172 besiktningsingenjörer. All grund- och vidareutbildning av besiktningstekniker och besiktnings-

ingenjörer sker vid bolagets Utvecklingscenter i Västerås. För att säkerställa den tekniska kompetensen samt likformigheten och objektiviteten i besiktningen genomförs en omcertifiering av besiktningstekniker och besiktningssingenjörer vart fjärde år. Aktiebolaget Svensk Bilprovning både utformar läroplan och genomför utbildning och examinering av besiktningstekniker och besiktningssingenjörer.

I utbildningen till besiktningstekniker ingår en introduktion på tre dagar som omfattar datakunskap, företagskunskap samt etik och moral. Därefter följer ett individuellt program på mellan fem till sju veckor där teori och praktik med handledare ingår. Programmet avslutas med ett teori- och praktikprov samt ett enskilt samtal om etik och moral. För besiktning av MC och tunga fordon fordras en påbyggnadskurs på en vecka respektive tre veckor. För besiktningssingenjörer finns ett krav på grundläggande utbildning i hållfasthetslära och vissa teknologifämnen. För grundbehörighet som besiktningssingenjör för lätta fordon sker klassrumsundervisning i grupp. För behörighet som besiktningssingenjör för tunga fordon utom buss krävs en påbyggnadskurs på två veckor och för buss eller MC en påbyggnadskurs på en vecka.

Under år 2007 genomförde Aktiebolaget Svensk Bilprovning drygt 5,5 miljoner besiktningar. Härav var ca 3,9 miljoner kontrollbesiktningar, 60 mopedbesiktningar och 7 600 lämplighetsbesiktningar. Enligt bolagets årsredovisning 2007 underkänns i genomsnitt 30 procent, motsvarande 1,3 miljoner bilar, på grund av säkerhetsbrister. Transportstyrelsen reglerar, i samråd med Ekonomistyrningsverket, prissättningen per besiktningstyp vilket innebär att samma priser ska gälla oavsett station, bokningsmetod och tid. Aktiebolaget Svensk Bilprovning nettoomsättning var ca 1,5 miljard kronor och vinsten var ca 40 miljoner kronor år 2006. Bolagets huvudsakliga verksamhet är obligatorisk, innefattar myndighetsutövning, bedrivs med ensamrätt och finansieras av offentligt rättsliga avgifter. Tre procent av bolagets nettoomsättning bestod av intäkter från icke obligatoriska och konkurrensutsatta produkter och omfattar såväl besiktningssnära test- och kvalitetskontrolltjänster som skräddarsydda kundanpassade tjänster.

SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag

Av 4 kap. 2 § fordonslagen framgår att SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag (SMP) får utföra besiktningar av traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon med undantag av traktorer som utgörs av ombyggda bilar och kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar. Enligt uppgift från Trafikregistret genomförde SMP 3 709 besiktningar av sådana fordon år 2007, varav 1 321 var kontrollbesiktningar eller efterkontroller och 2 388 var registreringsbesiktningar. Svenska staten äger SMP genom SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut. SMP genomför certifiering, provning och besiktning inom maskinsäkerhet. Omsättningen från den monopoliserade verksamheten är ca fyra miljoner kronor per år eller ungefär 10 procent av SMP:s totala omsättning, varav ca en miljon kronor kommer från kontrollbesiktningar och ca tre miljoner kronor från registreringsbesiktningar. SMP är ackrediterat av SWEDAC för prov-

ning, annan besiktning och certifiering. SMP har 45 anställda och omsätter ca 43 miljoner kronor. SMP har anläggningar i Umeå, Uppsala och Alnarp. Utöver detta finns ingenjörer som verkar för SMP:s räkning i olika delar av landet.

Inspecta Sweden AB

Av 4 kap. 2 § fordonslagen framgår att Inspecta Sweden AB (Inspecta) får utföra besiktningar av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar.

Inspecta ägs av riskkapitalbolaget 3i genom Inspecta AB. Omsättningen från den monopoliserade verksamheten är ca 400 000 kronor per år vilket motsvarade ca en tiondels procent av Inspectas totala omsättning år 2006. Inspecta är ackrediterat av SWEDAC för provning, annan besiktning och certifiering.

4.2.1 Besiktningformer

Kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning och dess lämplighet för avsedd användning sker i dag genom periodisk kontrollbesiktning och genom registrerings-, moped- samt lämplighetsbesiktning av fordon. Flygande inspektion och vägkontroll av fordon som anträffas i trafik och som utförs av polisman eller bilinspektör varken belyses eller omfattas av lagrådsremissens förslag till omreglering av besiktningens verksamheten. Inte heller omfattas sådana provningar som nämns i 4 kap. 1 § fordonslagen, t.ex. olika former av typgodkännanden och sådana enskilda godkännanden som föreslås i den ovan nämnda prop. 2008/09:53. Besiktningar utförs av Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Inspecta Sweden AB och SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag enligt den fördelning som redovisas nedan.

Kontrollbesiktning

Kontrollbesiktningar görs för att avgöra om ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Om fordonet inte besiktas i tid får det automatiskt körförbud. Fordonet får då bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation och till en besiktningstation. Ett fordon kan också få körförbud om det vid en poliskontroll eller vid en kontrollbesiktning är i så dåligt skick att det är en fara för trafiksäkerheten. Fordonet måste då bärgas från platsen. Fordonet får därefter endast köras kortast lämpliga väg till en besiktningstation.

Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas vid en kontrollbesiktning men bristerna inte heller är så pass allvarliga att det får körförbud, föreläggs om ny kontrollbesiktning. Bristerna måste då åtgärdas inom en viss tid och fordonet sedan inställas på efterkontroll på en besiktningstation eller på en ackrediterad (godkänd) verkstad. Verkstaden åtgärdar bristerna och skickar in ett intyg till behörig myndighet. Om intyget inte kommer in i tid eller om intyget inte godkänns, får

fordonet körförbud. Ett underkänt fordon får inte användas utan att felen först har åtgärdats.

När det gäller personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg görs den första kontrollbesiktningen tidigast 34 månader efter det att fordonet första gången togs i bruk. Andra besiktningen sker efter ytterligare två år och därefter måste fordonet besiktas årligen. Slutsiffran i registreringsnumret styr när fordonet ska besiktas, dvs. fordonets inställelsetermin. Den består av en inställelsemånad och de två kalendermånaderna närmast före och efter inställelsemånaden.

Tunga fordon (personbilar, lastbilar, bussar och tillhörande släpvagnar med en totalvikt över 3 500 kg) ska besiktas första gången senast 12 månader efter att fordonet första gången togs i bruk. Därefter besiktas fordonet senast 12 månader efter närmast föregående fullständiga kontrollbesiktning.

Motorcyklar och bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kg ska kontrollbesiktas första gången senast fyra år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk. Därefter besiktas fordonet senast två år efter föregående kontrollbesiktning.

Transportstyrelsen eller Aktiebolaget Svensk Bilprovning skickar meddelande till fordonsägare när det är dags att besikta fordonet. Fordonsägaren ansvarar dock själv för att se till att fordonet besiktas.

En del fordon omfattas av speciella besiktningssregler och ska besiktas på annat sätt än normalt. Utryckningsfordon, fordon som används i taxi-verksamhet och annan personbefordran, fordon som används i uthyrningsrörelse (hyrbilar), fordon som används för skolskjuts, fordon som används för övningskörning av trafikskolor och bussar med en totalvikt av högst 3 500 kg ska besiktas varje år. Slutsiffran i registreringsnumret avgör när fordonet ska besiktas.

Fordon av årsmodell 1950 eller äldre behöver normalt inte besiktas. De kan dock föreläggas om besiktning vid poliskontroll. Besiktningssbefrielsen omfattar dock inte sådana fordon om de skulle användas i taxiverksamhet och annan personbefordran, som hyrbil, för skolskjuts eller vid övningskörning av trafikskolor.

Personbilar, motorcyklar och lastbilar med en totalvikt av högst 3 500 kg av en årsmodell som är 30 år eller äldre ska besiktas senast 24 månader efter att föregående fullständiga besiktning gjordes. Traktorer kontrollbesiktas inte.

Motorredskap klass 1, alltså motorredskap som går i 30 km/h eller fortare, ska besiktas. Första besiktningen ska göras senast 36 månader efter att fordonet första gången togs i bruk. Därefter besiktas fordonet senast 24 månader efter föregående fullständiga kontrollbesiktning. Släpfordon som dras av ett motorredskap klass 1 omfattas av samma regler. Motorredskap som tillhör klass 2 behöver inte besiktas.

Registreringsbesiktning

En registreringsbesiktning har till syfte att fastställa ett fordons tekniska identitet, att fastställa de uppgifter som ska införas i vägtrafikregistret och att kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Fordonet får körförbud om inte registre-

ringsbesiktningen genomförs i tid. Om man vid en kontrollbesiktning eller poliskontroll upptäcker att ett fordon byggs om eller på något annat sätt har ändrats, kan krav ställas på att fordonet ska inställas till ny registreringsbesiktning inom en månad.

Mopedbesiktning

Denna besiktningssform består av en kontroll avseende återställande av en ej registreringspliktig moped klass II som vid kontroll av ordningsmakten fått ett föreläggande där det konstaterats att mopeden ändrats på sådant sätt att den inte längre uppfyller gällande krav. Besiktningssformen används även för tekniskt godkännande av ny ej registreringspliktig moped klass II. Förrättningen går till så att besiktningssorganet kontrollerar att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning samt fattar beslut om godkännande eller underkännande.

Lämplighetsbesiktning

Lämplighetsbesiktning användas för att avgöra om ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Besiktningssorganet kontrollerar fordonet och fattar beslut om godkännande eller underkännande. Besiktningssorganet fattar även beslut om återkallelse av medgivet godkännande.

Lämplighetsbesiktning sker för de fordon som närmare anges i fordonsförordningen (2009:211). Det är i första hand fråga om fordon som används för yrkesmässig trafik för personbefordran, personbil som används i trafikskola och utryckningsfordon.

Andra kontroller som också ska utföras, i enlighet med internationella överenskommelser, är kontroll inför transport av farligt gods, lättföregångliga livsmedel och tullförseglat gods. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (tidigare Statens räddningsverk) föreskriver hur kontroll inför transport av farligt gods (ADR) ska utföras i Sverige. För vissa delar av inspektionen har Statens räddningsverk föreskrivit att de ska utföras av det kontrollorgan som specificeras i 4 kap. 2 § fordonslagen. Livsmedelsverket föreskriver hur besiktning inför transport av lättföregångliga livsmedel (ATP) ska utföras i Sverige. Tullverket föreskriver hur kontroll inför transport av tullförseglat gods (TIR) ska utföras i Sverige. Aktiebolaget Svensk Bilprovning utför alla dessa tre kontrolltyper.

4.2.2 Tillsyn

Av 4 kap. 4 § fordonslagen (2002:574) framgår att besiktningssorganen ska ha en sådan ställning och besiktningssverksamheten en sådan inriktning att organens oberoende inte kan ifrågasättas. Av 5 kap. 3 a § samma lag framgår att SWEDAC utövar tillsyn över besiktningssverksamheten. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

4.3 Fordonsbesiktning i Europa

Periodisk fordonskontroll finns i alla länder i den europeiska unionen sedan lång tid tillbaka. Organisationen av den periodiska fordonskontrollen varierar i berörda länder. Den bedrivs i såväl myndighetsform som av statliga och privata organ. Inom EU regleras den periodiska fordonskontrollen av direktivet 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet. I fråga om organisationen av trafiksäkerhetsprovningarna anges i direktivet att de ska utföras av staten eller av ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, även privata, som utsetts av och som direkt övervakas av staten. Om de institutioner som handhar trafiksäkerhetsprovning samtidigt utsetts att reparera fordon, ska medlemsstaterna särskilt kontrollera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls. Övrig besiktningens verksamhet av fordon än periodisk fordonskontroll regleras inte.

Sverige är ett av sex länder i Europa som har monopol på fordonsbesiktning. De andra fem länderna är Grekland, Lettland, Luxemburg, Schweiz och Ungern. Dessutom har några länder kvar monolet på besiktning av tunga fordon, exempelvis Storbritannien och Italien. Ytterligare några länder, t.ex. Spanien, Belgien och Irland, har upphandlat verksamheten genom så kallat koncessionsförfarande. De flesta länder har krav på oberoende inspektörer, medan tio av EU 27 länderna (Bulgarien, Holland, Italien, Malta, Polen, Slovakien, Slovenien, Storbritannien, Tjeckien och Österrike) samt Norge inte har ett sådant krav. Bland andra europeiska länder förekommer en rad olika marknadsmodeller. Danmark, Norge och Finland har fri prissättning och fri etableringsrätt medan Tyskland har ett system där varje region ger licens till ett inspektionsföretag som i sin tur ger licenser till konkurrenter.

Prisnivån i Sverige tillhör genomsnittet i Europa. Pris och krav på oberoende kontrollbesiktningens verksamhet fördelar sig enligt nedanstående i Europa:

Finland

Den finska fordonsbesiktningensmarknaden öppnades för konkurrens i två steg under 1994-1999 och det statliga fordonsbesiktningensbolaget såldes i april 2003. Inledningsvis sattes geografiska restriktioner som innebar att inga nya stationer fick lokaliseras inom 30 km från den statliga aktören. Detta krav avskaffades år 1996. Marknaden karaktäriseras av höga inträdesbarriärer, få aktörer, begränsad priskonkurrens, medelhög tillgänglighet och god lönsamhet för aktörerna.

Den finska marknaden har två huvudaktörer, A-Katsastus som ägs av riskkapitalbolaget Bridgepoint och K1-Katsastajat som ägs av Applus. De båda har tillsammans 80 procent av marknaden. Den finska marknaden har fri prissättning och fri etableringsrätt, men inträdesbarriärerna är relativt höga. För att etablera en station för lätta fordon krävs tillgång till en station som kan hantera tunga fordon inom 15 minuters resa. Det finns möjlighet att hyra in sig hos annan aktör eller för små aktörer att gå

samman i konsortium som äger en station för tunga fordon. Filialer för enbart lätta fordon kan tillåtas i undantagsfall om utbudet av besiktningstjänster i en region annars vore bristfälligt.

När det gäller utbildning krävs en teknisk grundutbildning på tre till fyra år samt en introduktionskurs på sex månader. Efter en kompletterande specialistkurs på tre månader ges rätt att utföra besiktning av personbilar. För att besikta tunga fordon krävs ytterligare sex månaders praktik. För att genomföra registreringsbesiktningar, besiktningar av lastvagnar, fordonsändringar eller farligt gods krävs ytterligare specialistkurser.

Det finns inget krav på att äga sin egen utrustning. Det finns krav på oberoende och det är följaktligen inte tillåtet för företag som bedriver fordonsreparation att också utföra fordonsbesiktning. Inspektionens innehåll regleras av nationella regler och EU-direktiv.

Konsumentpriset för att kontrollbesikta en personbil har stigit från 17 EUR utan moms år 1994 till ca 46 EUR inklusive moms år 2007. Delar av prisökningen kan förklaras med att moms på 22 procent infördes på fordonsbesiktning i samband med omregleringen samt att ett nytt stötdämpartest infördes i mars 2004 vilket motsvarar en ökning på ca 5 EUR. Totalt förklarar moms och nytt stötdämpartest ca 40 procent av prisökningen. Justerat för inflation, moms och nya tester är den kvarvarande prisökningen ca 4 procent per år. Det ökade priset kan bero på låg pris-konkurrens p.g.a. höga inträdesbarriärer på marknaden. Prisvariationen är låg och det finns liten skillnad mellan olika regioner.

I stadsmiljö har de flesta aktörerna samma pris med ett fåtal avvikande med någon eller några euro. Besiktningensbranschen i Finland förväntar sig god lönsamhet. Enligt en studie av tillsynsmyndigheten Fordonsförvaltningscentralen (AKE) förväntar sig de mindre bolagen en lönsamhet på ca 30 procent och de stora ca 7 procent.

Utbildningssystemet är komplext och det tar 4–6 år att bli färdigutbildad. För att bli godkänd för alla typer av besiktningar krävs flera separata kurser som ges av olika utförare samt praktik. De höga utbildningskraven har lett till en brist på utbildad personal. Tillgängligheten har ökat genom att antalet stationer har tredubblats sedan omregleringen, från 78 till 256 stationer. I Finland steg antalet stationer med 27 procent årligen de första fyra åren och därefter följde en stabil ökning på 3–4 procent. Finska stationer är jämnt spridda över landet. Många platser har enbart en station och i norr och öst är täckningen ofta beroende av filialer till stationer på andra platser. Öppettiderna och möjligheterna till drop-in har ökat sedan omregleringen.

Underkännandegraden i Finland har stigit, men stabiliserats de senaste åren, från 19 procent år 1995 till 28 procent år 2006. För närvarande har 17 procent av besiktningstationerna i Finland för låg eller för hög underkännandegrad. På grund av de höga inträdesbarriärerna har man inte sett samma ökning av antalet aktörer på den finska marknaden som i t.ex. Danmark. Finska kontrollmyndigheter har därmed färre aktörer att kontrollera än de danska och problemet med uppföljning av aktörer nämns inte av finska intressegrupper.

Antalet anställda i besiktningensbranschen i Finland har ökat med ca 850 personer från ca 1 030 år 1994 till ca 1 880 år 2006. Ökningen har drivits av tre huvudsakliga orsaker: att besiktningensföretagen tillhandahåller nya

produkter och tjänster sedan omregleringen motsvarande en ökning på ca 130 personer, att antalet besiktningar har ökat från 1,6 miljoner år 1994 till 2,1 miljoner år 2006 motsvarande en ökning på ca 320 personer samt en ökning av antalet stationer, vilket gett högre serviceutbud men också lägre utnyttjandegrad motsvarande en ökning på ca 400 personer. Sammantaget har detta också medfört lägre effektivitet. Antalet besiktade registrerade personbilar per anställd har sjunkit från 1 810 före omregleringen till 1 323 år 2006.

Finland har valt att inte använda en ackrediteringslösning med ackreditering från den finska ackrediteringsmyndigheten FINAS utan i stället en lösning där tillstånd (koncession) att bedriva fordonsbesiktning ges av tillsynsmyndigheten AKE. AKE kan återkalla koncessionen eller ge koncessionshavaren en anmärkning eller en skriftlig varning. Om det är uppenbart att det förekommer väsentliga brister eller missbruk i besiktningens verksamhet kan AKE tillfälligt förbjuda koncessionshavaren att bedriva besiktningens verksamhet samt vid behov förhindra användning av uppgifterna i datasystemet för vägtrafiken och registrering av uppgifter i datasystemet.

Danmark

Den danska marknaden omreglerades år 2005 och inkluderade alla fordons- och besiktningstyper. Den danska omregleringen skedde i ett steg och antalet nya företag har stigit snabbt. Den danska marknaden har fri prissättning och fri etableringsrätt. Under de första två åren efter omregleringen sattes ett pristak vilket avskaffades den 1 januari 2007 då konkurrensen på marknaden ansågs vara tillräckligt god. Etableringsbarriärerna är relativt låga. När det gäller utbildning krävs mekanikerkompetens samt en ca två-tre veckor lång kurs. Det finns inget krav på att besiktningssutrustningen ska ägas av utförarna, däremot ska de ha kontroll över utrustningen. Det finns inga krav på geografisk täckning. Det finns krav på oberoende genom att det inte är tillåtet för företag som bedriver fordonsreparation att också utföra fordonsbesiktning. Besiktningens innehåll regleras av nationella regler och EU-direktiv. Kontrollbesiktning av fordon ska göras vartannat år jämfört med varje år i Finland och Sverige.

Priset före omregleringen var 400 DKK med moms. Vid omregleringen sattes ett pristak på 400 DKK utan moms. I priset ingick också en tillsynsavgift på 22 DKK. Detta innebar att intäkterna per besiktning för utförarna sjönk. I dag finns en prisvariation på mellan 290 och 450 DKK och de stora aktörerna prissätter oftast en besiktning till 400–450 DKK. Den huvudsakliga pris konkurrensen sker i form av rabattavtal och företrädesrätt till bilhandlare och ägare av större fordonsparker snarare än allmän prispres.

Tillgängligheten har ökat från 110 stationer år 2004 till 332 stationer första kvartalet år 2007. Tredubblingen skedde mycket snabbt över en period av ett och ett halvt år. Utbyggnaden av antalet stationer har inneburit en ökning i stationstäthet från 2,6 stationer per 1 000 kvadratkilometer år 2004 till 7,7 år 2007. Det finns stationer över hela Danmark och i de flesta kommuner finns det fler än en station. Antalet

stationer för tunga fordon har stigit från omkring 60 år 2004 till 104 första kvartalet 2007. Öppettiderna har ökat med uppskattningsvis två timmar per dag. Dessutom har ca hälften av stationerna lördagsöppet. Möjligheten att komma utan tidsbokning har ökat och mer än hälften av besiktningarna görs i dag på detta sätt. När tillsynsmyndigheten (Færdselsstyrelsen) skickar kallelse till besiktning anges närmast belägna besiktningstationer.

En dryg tredjedel av besiktningföretagen i Danmark har för låg eller för hög underkännandegrad med mer än +/-5 procent från medelvärdet i landet. Gränsen sätts av Færdselsstyrelsen och markerar den nivå där myndigheten behöver undersöka orsaken till underkännandegraden noggrannare. Underkännandegraden har stigit de senaste fem åren, men ökningstakten har inte ändrats sedan omregleringen. Vid intervjuer med danska aktörer har det förslagits att möjliga orsaker till detta inkluderar dolda beroenden, att vissa aktörer ställer för höga krav vid besiktningarna eller att geografiska skillnader såsom närhet till saltvatten kan påverka skillnaderna i underkännandegrad.

Vid Færdselsstyrelsens tillsynsbesök år 2006 fick 17 procent av stationerna anmärkningar och ytterligare 11 procent ansågs vara icke tillfredsställande. Antalet besiktningföretag har stigit från ett enda till 117. Detta har lett till en ökning i kontrollarbetet för danska myndigheter. Antalet anställda på Færdselsstyrelsen har med anledning härav ökat från 4 till 25, varav 9 arbetar med ominspektioner.

Marknaden består av ett stort antal mindre aktörer samt fyra större: Applus som köpte det tidigare danska statliga besiktningorganet med monopol på verksamheten, Forenede Danske Motorejere (FDM), finska A-Katsastus och Pava.

Færdselsstyrelsen anser att kvaliteten avseende trafiksäkerhet och miljö är bevarad, och att omregleringen har varit en framgång. Andra intressegrupper, bland dem stora aktörer på fordonsbesiktningmarknaden, anser att kvaliteten har sjunkit och pekar på för dålig uppföljning av besiktningföretagen.

Inträdesbarriärerna till den danska marknaden är låga. Exempel på detta är korta utbildningstider och låga investeringsbehov. Inspektörer måste genomgå en ca tre veckor lång kurs för att bli certifierade. Det finns inget krav på att äga sin egen utrustning och lokaler, vilket gör att inspektörer kan bedriva sin verksamhet i en av sina kunders lokaler. Den kraftiga ökningen av antalet stationer anses av aktörerna på marknaden ha skapat en överkapacitet. Antalet besiktade registrerade personbilar per anställd sjönk från 3 120 före omregleringen till 1 786 ett år efter omregleringen. Ökningen har också gjort att marknadsandelen för den före detta statliga aktören sjunkit kraftigt, från 100 procent till 44 procent första kvartalet år 2007.

Danmark har valt att inte använda en ackrediteringslösning utan i stället en lösning där tillstånd att bedriva fordonsbesiktning ges av Færdselsstyrelsen. För att få tillstånd skriver företaget och en tekniskt ansvarig person under en förklaring avseende bl.a. mätutrustning, godkänt kvalitetstyrningssystem, giltig ansvarsförsäkring och vandel. Færdselsstyrelsen beviljar eller avslår ansökan och genomför en systematisk kontroll av uppgifterna. Avseende vandel inhämtas uppgifter ur kriminalregistret och information om skulder till det offentliga.

Stickprovskontroll genomförs på en tredjedel av aktörerna varje år. Undersökning genomförs också vid misstanke om oegentligheter. Tillsyn sker i praktisk och administrativ form. Den praktiska tillsynen består av oanmälda och geografiskt täckande kontrollbesök. Varje besiktningssamhet besöks minst en gång per år. Den administrativa delen består av kontroll av inrapporterade besiktningresultat och kvartalsvis inrapporterade fel och efterkontrollprocent. Dessutom är en extern revision obligatorisk och den kan genomföras av fem godkända organisationer. Avslutningsvis genomförs också en kontroll av inrapporterade klagomål.

Sanktionsmöjligheterna för Færdselsstyrelsen spänner från reprimand, krav på förklaring eller varning till återtagen rätt att utöva besiktningssamhet. Sanktioner kan vidtas för överträdelse av straffrättsliga bestämmelser som gäller företaget som utför myndighetsutövande verksamheter. Överträdelse av reglerna kan också ge bötesstraff.

Sedan omregleringen år 2005 råder fri konkurrens. Marknaden karaktäriseras för närvarande av låga inträdesbarriärer, många aktörer, begynnande priskonkurrens, hög tillgänglighet samt låg lönsamhet för aktörerna. Sedan omregleringen har såväl tillgänglighet, antal anställda som underkännandegrad ökat. Vissa intressegrupper pekar på att den snabba ökningen i tillgänglighet har resulterat i utmaningar med att utföra tillräcklig tillsyn på alla besiktningföretag. Færdselsstyrelsen å andra sidan upplever i dag situationen som tillfredsställande.

Norge

Den norska kontrollbesiktningssamheten har aldrig varit ett statligt monopol. Obligatoriska periodiska kontroller infördes år 1989. År 1994 förändrades reglerna för periodisk kontroll för att harmonisera med EU-regler. Antalet inspektioner per år har stigit från 183 000 år 1994 till 1 122 000 år 2006. Marknaden har låga inträdesbarriärer, många aktörer, viss priskonkurrens och hög tillgänglighet. Norge har inte något krav på oberoende och för att säkra tillgänglighet i glesbygd tillåts bilverkstäder att genomföra fordonsbesiktning och reparation. Dessa verkstäder är de största aktörerna på marknaden och utför en stigande andel av besiktningarna. Andelen av besiktningarna utförda av bilverkstäder har ökat från 80 procent år 1999 till 90 procent år 2006. De övriga två aktörerna på marknaden är Norges Automobil Forbund (NAF) och Statens Vegvesen med 10 respektive 2 procent av inspektionerna.

På den norska marknaden råder fri prissättning och fri etableringsrätt. Det ställs inga krav på produktutbud, ägarskap av kontrollutrustning eller särskild geografisk täckning. Som i Danmark krävs kontrollbesiktning vartannat år jämfört med varje år i Sverige och Finland. Inspektionsinnehållet bestäms av EU-direktiv samt nationell lagstiftning. Det råder fortfarande monopol på registreringsbesiktningar som utförs av Statens Vegvesen på 43 platser i landet.

Priset varierar kraftigt i Norge. Lägsta identifierade pris för en personbilsbesiktning är 250 NOK och högsta 650 NOK. NAF har högst pris och varierar mellan 500–600 NOK beroende på biltyp medan det lägsta priset återfinns hos bilverkstäder om besiktning sker i samband med service. En

bidragande orsak till höga priser i Norge är att en besiktning i genomsnitt tar ca 45–60 minuter mot 20–30 minuter i Sverige och Danmark. Tillgängligheten är hög i Norge, med ca 2 500 besiktningstationer motsvarande 7,2 stationer per 1 000 kvadratkilometer.

En klar majoritet av inspektionerna genomförs alltså på icke-oberoende verkstäder, dvs. verkstäder som utöver fordonsbesiktning också genomför fordonsreparationer. Det finns möjlighet till drop-in men öppettiderna är begränsade. Verkstäderna har normalt inte helgöppet och stänger på vardagarna mellan kl. 15.30 och 16.30. Den genomsnittliga underkännandegraden är hög och ligger på hela 51 procent. Underkännandegraden varierar mellan fordonstyper, där lätta fordon har en lägre underkännandenivå på 49 procent än tunga fordon på 69 procent. Statens Vegvesens målsättning för underkännandegrad är 45–50 procent.

Regionvegkontoret, som är en del av Statens Vegvesen, är ansvarig tillsynsmyndighet och skickar ut påminnelse om besiktning till fordonsägarna. Kontroll och eventuella åtgärder ska göras inom ett förbestämt tidsintervall. Beslut fattade inom ramen för besiktningens verksamhet kan överklagas till Vegdirektoratet. Regionvegkontoret ger tillstånd att bedriva fordonsbesiktning. Krav på utrustning finns specificerat i föreskrifterna. För de besiktningföretag som inte äger sin utrustning krävs att de ska ha ingått skriftligt avtal om lån eller hyra av utrustningen. Varje besiktningens verksamhet ska ha en tekniskt ansvarig person som godkänns av Regionvegkontoret. Det krävs också av besiktningföretagen att de har ett godkänt kvalitetssäkringssystem.

Spanien

Sedan år 1985 regleras fordonsbesiktning i Spanien genom ett system med koncession genom vilket prisnivå och övriga villkor sätts av regionala myndigheter. Besiktningens innehåll bestäms av en central myndighet. Varje region har genomfört egna upphandlingar där olika vikt lagts på faktorer såsom faciliteter, pris eller samhällsinformation. Baserat på EG-regler fattades ett federalt beslut år 2003 om att ändra från ett koncessionssystem till ett system med fri etableringsrätt för auktoriserade stationer. Regionerna får behålla koncessionssystemet till dess att pågående avtal löper ut. Detta har inneburit att enbart Kastilien har genomfört förändringen. Övriga regioner förväntas göra det mellan år 2008 och 2012.

Systemet med auktoriserade stationer kommer att inkludera krav på var stationer lokaliseras. Det finns även möjlighet att inom systemet kräva att stationerna kan besikta både tunga och lätta fordon. Priset är fast (ca 35 EUR med 16 procent moms) och har inte ändrats de senaste åren. Krav på geografisk täckning ingår i koncessionsmodellen och kan komma att krävas i en framtida auktoriseringsmodell. Detta krävs till exempel i Kastilien. Inspektioner sker vid ett fåtal, stora stationer. Tre banor i en besiktningshall kan utföra ca 40 000–50 000 inspektioner per år. I Katalonien finns det 44 stationer vilket motsvarar 1,4 stationer per 1 000 kvadratkilometer. Normala öppettider är från kl. 7–21 på vardagar och kl. 8–14 på lördagar. Det är inte tillåtet att ha öppet på söndagar. Drop-in är vanligt förekommande.

Den genomsnittliga underkännandegraden är låg och ligger på 20 procent. Lönsamheten i branschen är mycket god. Fordonsbesiktning regleras av nationell lagstiftning som sedan tillämpas av regionala myndigheter. Varje region har egna koncessionsavtal med ett eller flera inspektionsföretag. Fordonsinspektionens innehåll regleras av nationell lagstiftning. Kontrollbesiktning sker först efter fyra år, därefter vartannat år tills bilen är tio år gammal och därefter årligen.

Tyskland

Tyskland har ett system där en licens ges ut för varje delstat och där licenshållaren sedan är skyldig att ge ut underlicenser till konkurrenter. Priset regleras i regional lagstiftning. I det tyska systemet ställs mycket höga krav på besiktningstekniker, nämligen universitetsutbildning och därutöver 6–8 månaders utbildning. Den enskilda besiktningsteknikern har ett stort ansvar för att avgöra bedömningskriterierna för godkännande och underkännande. Tillgängligheten är mycket god då det ställs geografiska täckningskrav för att kontrollorganen ska erhålla en licens. Dessutom tilläts kringresande inspektörer, vilket gör att verksamheten inte behöver vara knuten till vissa orter.

Storbritannien

Fordonsbesiktning introducerades i Storbritannien år 1960. Verksamheten regleras av Transportministeriet. Licensiering, tillsyn, sanktioner och statlig besiktningens verksamhet genomförs av Vehicle and Operator Services Agency (VOSA). Besiktning av tunga fordon samt registreringsbesiktning är en monopoliserad verksamhet och utförs av VOSA. Besiktning av lätta fordon utförs av auktoriserade inspektörer. En individ, ett partnerskap eller ett företag kan bli auktoriserade av VOSA. Kraven regleras i lag och därutöver meddelar VOSA detaljföreskrifter. För att bli godkänd krävs att den sökande kan visa att den har gott anseende, adekvat finansiell ställning och att lokaler, utrustning och personal motsvarar VOSA:s krav. Minst en person måste ha genomgått VOSA:s utbildningar angående inspektion, administration samt disciplin- och överklagandeprocesser. I ansökan om att bli auktoriserad inspektör ska inkluderas ritningar över lokalerna och en garanti för att verksamheten har ensam tillgång till dessa och tillhörande utrustning. Lokalerna kan ägas, hyras eller leasas. Det finns inget krav på oberoende utan besiktning kan genomföras av bilreparationsföretag. Det finns ca 18 300 besiktningstationer i Storbritannien. Priset för fordonsinspektioner regleras i lag. Priset för besiktning av personbilar var ca 50 GBP i oktober 2007.

5 Överväganden och förslag

5.1 Inledning

Regeringens förslag: Det genom fordonslagen (2002:574) reglerade monopoliet för utförande av fordonsbesiktningar ska avskaffas.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna, däribland *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)*, *Transportstyrelsen* och *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* är positiva till en omreglering av fordonsbesiktningens verksamhet. *Konkurrensverket*, *Bilimportörernas Riksförbund* och *BIL Sweden* är positiva till en omreglering, men tveksamma till promemorians förslag, eller anser att promemorian inte förmedlar tillräckligt med information. *Konkurrensverket* menar att en avveckling av monopolsituationen bör medföra en ökad effektivitetspress på företagen. Verket anser dock att bilbesiktningens marknaden utmärks av att det redan finns starka väletablerade aktörer, och att det därmed krävs åtgärder för att tillförsäkra konkurrens vid en avreglering, som ger ett ökat utbud av besiktningstjänster eller bättre service och en prissättning som speglar effektiv resursanvändning till nytta för konsumenter och kunder. Verket anser inte att promemorians förslag kan ligga till grund för en avreglering eftersom åtgärder krävs för att tillförsäkra effektiv konkurrens på en avreglerad marknad. Verket föreslår att ett stort antal av *Aktiebolaget Svensk Bilprovning*s stationer bör säljas via anbudsförfarande för att skapa en marknad med många aktörer och att dess ägarstruktur och styrelsesammansättning bör ses över i syfte att göra bolaget fristående i förhållande till bransch- eller intresseorganisationer. *Statskontoret* menar att en konkurrensutsättning är positiv då det skapar ett ständigt närvarande omvandlingstryck på bilbesiktningens marknaden. Kontoret menar dock att föreliggande departementspromemoria inte utgör tillräckligt underlag för en konkurrensutsättning. En anpassning av fordonsbesiktningen till ett öppet system för provning och kontroll. *Kungliga Automobil Klubben* framhåller att det i början av 2000-talet var stora problem med tillgängligheten. Även om situationen har förbättrats på senare år kvarstår risken för liknande problem så länge det bara finns en aktör på marknaden och en omreglering kan dessutom bidra till att tillgängligheten blir ännu bättre än i dag genom drop-in, helg- och kvällsöppet. Klubben tillstyrker promemorians förslag. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* är i grunden positiv till en avveckling av nuvarande besiktningens organs monopolställning men anser att promemorian saknar viktiga konsekvensanalyser och att omregleringen inte kommer att leda till en fungerande marknadskonkurrens utan till en oligopolmarknad. Förbundet har hänvisat till den rådande situationen i Finland och Danmark. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* anser att förslaget har förutsättningar att lägga grunden till en väl fungerande

besiktningens verksamhet under förutsättning att föreskrivande myndighet utvecklar detaljerade anvisningar och krav angående ackrediteringskrav, tillsyn samt utbildnings och behörighetskrav. *Motorbranschens riksförbund* har inget att erinra mot att marknaden för fordonsbesiktning omregleras men den måste ske på ett sådant sätt att besiktningkunderna även i fortsättningen tillhandahålls ett kostnadseffektivt och väl fungerande besiktningssystem. *Sveriges MotorCyklister* har inget att invända mot förslaget att omreglera besiktningmarknaden men är tveksamma till om förslaget verkligen är positivt för brukarna. *Bilimportörernas Riksförbund* har anfört att Transportstyrelsens föreskrifter av i dag lämnar stort utrymme för tolkningar vilket leder till ett utrymme för godtyckliga och skönsmässiga bedömningar. Denna oförutsägbarhet leder till stora planeringssvårigheter för de yrkesmässiga importörerna. Eftersom en omreglering måste förutsätta att regelverket tolkas lika och är tillgängliga för alla torde detta problem försvinna vilket skulle vara positivt. Förbundet befarar att förslagets olika villkor kommer att leda till prishöjningar, dessa är dock acceptabla så länge inte priserna kommer att överstiga vad motsvarande tjänst kostar i övriga Europa. *BIL Sweden* har anfört att det är svårt att yttra sig över promemorians förslag eftersom utfyllande regler i förordningar och myndighetsföreskrifter kommer att få stor inverkan på hur en omreglerad fordonsmarknad kommer att fungera. *Svenska Transportarbetarförbundet* avstyrker förslaget att omreglera fordonsbesiktningen och menar att liknande förslag på andra områden snarast medfört sämre service till högre priser. Förbundet har därav dragit slutsatsen att det bärande skälet för förslaget är ideologiskt och inte att uppnå fördelar i förhållande till dagens situation.

Skälen för regeringens förslag: I fordonslagen (2002:574) regleras en rad olika former av kontroll av fordon, bl.a. olika former för att besikta fordon (besiktningformer). Besiktningformerna är registrerings-, moped-, lämplighets-, och kontrollbesiktning. Dessa besiktningformer fyller en viktig funktion för trafiksäkerheten och miljökontrollen. Företag som ska utföra kontroller av detta slag måste ha en godtagbar teknisk kompetens, en tillförlitlig utrustning och hög trovärdighet. De högt ställda kraven på trafiksäkerhet och miljökontroll kan uppnås lika väl i en omreglerad besiktningmarknad och av privata företag som i dagens legala monopolsituation. Verksamheten bör dock stå under statlig tillsyn.

Regeringen är övertygad om att en omreglering har förutsättningar att skapa en väl fungerande marknad med effektiv konkurrens som

- främjar ett rationellt och kostnadseffektivt besiktning förfarande,
- bidrar till utveckling av ny kontrollmetodik,
- leder till rimliga priser för besiktningstjänster,
- innebär att tillgängligheten till besiktningmöjligheter även fortsättningsvis är god i hela landet, samt
- ger valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet.

Regeringen anser att en omreglerad bilbesiktningmarknad i allt väsentligt kommer att leda till bättre tillgänglighet för konsumenter och brukare. På en omreglerad marknad utan monopol och med fri prissättning finns incitament för besiktningorganen att effektivisera sin verksamhet. Det finns också en möjlighet för dem att i större omfattning anpassa servicen efter kundernas önskemål och behov, t.ex. genom

kvälls- och helgöppet. I och med detta skapas också fler arbetstillfällen på besiktningmarknaden eftersom ökat öppethållande kräver fler anställda.

Omregleringen av besiktningens verksamhet ska ske på ett sådant sätt att trafiksäkerheten och miljökontrollen kan förbättras. Effekterna av den tänkta omregleringen kommer att följas upp. Vid behov kommer regeringen eller den myndighet regeringen utser att vidta åtgärder för att tillse att marknaden fungerar. Omregleringen bör komma att leda till bättre service till rimliga priser för konsumenter och brukare genom en väl fungerande konkurrens, samtidigt som en hög trafiksäkerhetsnivå bibehålls.

Enligt 4 kap. 1 § fordonslagen får besiktningar och provningar enligt lagen utföras endast av de besiktningensorgan som anges i lagens 4 kap. 2 §. I 4 kap. 2 § fordonslagen anges de tre olika aktiebolag som utsetts till besiktningensorgan och deras respektive kontrollområde. Dessa regler utgör grunden för den nu rådande monopolsituationen och de bör därför ändras.

Förslaget innebär också att behöriga myndigheter (Transportstyrelsen) detaljerat ska föreskriva om reglerna för fordonsbesiktningens verksamhet vilket i sig innebär större tydlighet om gällande rätt för både fordonsägare och besiktningensverksamhetsutövare. Regelverket ska ge mindre utrymme skönsrättsliga bedömningar, jfr. avsnitt 5.8.

Enligt 4 kap. 3 § fordonslagen prövar besiktningensorganen frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar inom respektive organs område. Detta förslag omfattar sådana frågor som anges i denna paragraf. Förslaget omfattar således alla besiktningensformer, dvs. kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning. Förslaget omfattar däremot inte typgodkännanden.

Den nu aktuella omregleringen av besiktningens verksamhet ska anpassa den verksamheten till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll, dvs. att oberoende och självständiga organ utför bedömning av överensstämmelse i konkurrens på en marknad. Se utredningen Öppna system för provning och kontroll (SOU 2006:113). I det följande redovisas förslag på de regler i fordonslagen som behövs för att åstadkomma en omreglering av besiktningens verksamhet.

När det särskilt gäller Konkurrensverkets synpunkter angående betydelsen av Aktiebolaget Svensk Bilprovningens ställning på marknaden så omfattas bolagets framtida ägandeförhållanden och därmed sammanhängande frågor inte av denna lagrådsremiss förslag. Staten är emellertid majoritetsägare av bolaget och frågan om bolagets framtid i ljuset av denna lagrådsremiss förslag kommer att bli föremål för övervägande i annat sammanhang.

När det gäller de remissinstanser som menar att promemorians konsekvensanalyser är otillräckliga och därmed sammanhängande kritik kan regeringen konstatera att de fulla konsekvenserna av en konkurrensutsättning är svåra att bedöma på förhand. Något som t.ex. även Statskontoret konstaterat. Regeringen är likväl övertygad om att föreliggande förslag så långt det är möjligt att bedöma utgör en väl avvägd balans mellan olika intressen i syfte att uppnå de ovan diskuterade målsättningar. Som kommer att framgå av de olika avsnitten nedan är de olika

vägvalen i förslaget styrda av en avvägning mellan olika intressen, t.ex. intresset av att ha låga inträdesbarriärer och intresset av att besiktningsverksamheten ska stå oberoende från sektorer där det finns risk för intressekonflikter som kan inverka menligt på förtroendet för besiktningsverksamheten. Vad som nu konstaterats ska förstås paras med en beredskap att följa utvecklingen och vidta förändringar för det fall skäl för sådana kan identifieras. Regeringen återkommer i avsnitt 6 med en mer utförlig konsekvensanalys. Där tas också frågan om kostnader för besiktningstjänster upp.

5.2 Ackrediteringsförfarande

Regeringens förslag: Besiktningar enligt fordonslagen (2002:574), dvs. registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar, lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar, ska få utföras endast av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

SWEDAC ska underrätta Transportstyrelsen om beslut om ackreditering liksom om återkallelser av sådana beslut.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Göteborg* har mot bakgrund av att förslaget innebär att myndighetsutövning kommer att överlämnas till besiktningsorganen erinrat om det särskilda ansvar som kommer att åvila SWEDAC vid såväl prövning av ansökan om ackreditering som vid tillsynen. *Kammarrätten* menar därför att det får förutsättas att prövningen sker med stor med stor noggrannhet. *Värmlands tingsrätt* har framfört att uppräknningen av de fyra olika besiktningsformerna i lagtexten förefaller överflödigt eftersom förslaget tar sikte på just besiktningar. *Tingsrätten* menar vidare att definitionen av besiktningsorgan i 1 kap. 3 § fordonslagen blir något missvisande i förhållande till det nya innehållet i 4 kap. 2 § samma lag då denna paragraf anger vilka besiktningsorgan som ska få utföra besiktningar men inte vad som avses med ett besiktningsorgan. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* anser att ackreditering är ett minimikrav för att säkerställa att de företag som ska bedriva besiktningsverksamhet ska uppfattas som trovärdiga och producera kvalitativt goda tjänster. *Motorbranschens Riksförbund* har tillstyrkt kravet på att besiktningsorgan ska vara ackrediterade men har varnat för att kostnaderna kan bli höga. *Trafikförsäkringsföreningen* har tillstyrkt kravet på ackreditering.

Skälen för regeringens förslag:

Det är angeläget att kvaliteten och tillförlitligheten hos besiktningsverksamheten bibehålls på en hög nivå på en omreglerad marknad. Besiktningsverksamheten ska även i fortsättningen nå upp till högt ställda kvalitetsstandarder. Kraven på hög kvalitet och tillförlitlighet måste

tillgodoses genom att besiktningsorgan på något sätt är godkända för att utföra besiktningar. Vid en omreglering av besiktningsverksamheten måste det ställas vissa krav på verksamheten, t.ex. på det tekniska kunnande och den tekniska utrustning som används i verksamheten. Målsättningen med sådana krav måste vara att de företag som kommer att bedriva besiktningsverksamhet uppfattas som trovärdiga och att de producerar kvalitativt goda tjänster. Kraven måste vara utformade på ett sådant sätt att starka intressen för trafiksäkerhet och miljökontroll tillgodoses samtidigt som en öppen marknad med fri konkurrens främjas.

En kontrollbesiktning utgör myndighetsutövning. Enligt 6 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) ska ett fordon som vid en kontrollbesiktning är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten meddelas körförbud av besiktningsorganet. Om bristerna inte är tillräckliga för att körförbud ska meddelas kan besiktningsorganet förelägga fordonsägaren att inom viss tid låta reparera fordonet på visst sätt. Om föreläggandet inte följs inträder körförbud. Förvaltningsuppgift som utgör myndighetsutövning har i dagens ordning för besiktningsverksamhet överlämnats till t.ex. Aktiebolaget Svensk Bilprovning i den mening som avses i 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen. Regeringen återkommer senare i detta avsnitt till en samlad redogörelse för frågan om myndighetsutövning och besiktningsverksamhet.

På grund av att besiktningsverksamhet ska omfattas av höga krav på kvalitet och tillförlitlighet, samt att besiktningsverksamhet kan leda till konsekvenser som utgör myndighetsutövning är det nödvändigt att verksamheten övervakas av staten. Ett sådant krav följer för övrigt även enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordon och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet.

Statlig övervakning genom ackreditering

På den marknad för besiktningsverksamhet som kommer att uppstå genom den föreslagna omregleringen bör finnas utrymme för såväl stora som små aktörer. För att inte i onödan försvåra för de mindre aktörerna är det angeläget att inträdeshinder som t.ex. administrativa bördor och kostnader, som kommer att vara förenade med att starta en besiktningsverksamhet, inte blir alltför omfattande. Regleringarna gällande marknadstillträde bör också vara lätta att administrera för berörda myndigheter. Vidare ska de vara konkurrensneutrala.

Regeringen bedömer att ett regelsystem byggt kring reglerna om ackreditering enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll är det bästa alternativet för att uppnå den nödvändiga statliga övervakning som berörts ovan. Kontrollen av den som ansöker om ackreditering är i allmänhet betydligt mer omfattande och mer inriktad på de faktiska förhållandena än de kontroller en myndighet har möjlighet att göra inom ramen för ett traditionellt tillståndsförfarande. SWEDAC har dessutom goda rutiner för uppföljning av att ackrediterade företag kontinuerligt lever upp till de krav som ställs. SWEDAC:s ackrediteringsverksamhet är avgiftsfinansierad enligt ett system som redan finns reglerat genom

lagen om teknisk kontroll. Besiktningsorgan som söker ackreditering kommer att betala en avgift för att erhålla ackreditering enligt lagen om teknisk kontroll.

Regeringen föreslår därför att fristående ackrediterade besiktningsorgan ska få utföra kontroller i samband med kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktningar. Ackreditering och tillsyn ska ske med utgångspunkt från en systemsyn på och en kvalitetsbedömning av besiktningsverksamheten och med hänsyn tagen till de krav som det gällande regelverket för kontroll på fordonsområdet ställer. Transportstyrelsen kommer att vara föreskrivande myndighet och dessutom tilldelas vissa övergripande tillsynsuppgifter, se avsnitt 5.5 och 5.6. Transportstyrelsen behöver därför fortlöpande underrättas av SWEDAC om vilka företag som ackrediteras men också vilka ackrediteringar som återkallas. En regel om sådan underrättelseskyldighet bör därför införas.

Bestämmelser om ackreditering återfinns alltså i lagen om teknisk kontroll. Med ackreditering avses en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. SWEDAC handhar ackreditering av laboratorier för provning eller mätning, certifieringsorgan för certifiering av produkter, ledningssystem eller personal samt besiktningsorgan för besiktning eller liknande kontroll.

SWEDAC:s bedömning av kompetensen hos dem som har ansökt om ackreditering bygger på en granskning av den dokumentation som beskriver sökandens kvalitetssystem, t.ex. organisation, rutiner, metoder och personalens kompetens. Bedömningen av sökandens verksamhet och kompetens innefattar inte bara dokumentationskontroll utan sker även vid besök på plats. Vid ackreditering ska tillämpliga europeiska eller internationella standarder iakttas. Organ som ska medverka i viss författningsreglerad teknisk kontroll eller liknande verksamhet får dock ackrediteras även enligt föreskrifter som meddelas särskilt för detta ändamål av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, se 14 § andra stycket lagen om teknisk kontroll. Tyngdpunkten i bedömningen ligger i att granska hur verksamheten bedrivs i praktiken.

Om kraven för ackreditering är uppfyllda fattar SWEDAC beslut om ackreditering. Ett ackrediteringsbeslut följs alltid upp genom regelbundna tillsynsbesök av SWEDAC, som normalt sker en gång om året. Avsikten med tillsynsbesöken är att bedöma om det ackrediterade organet även fortlöpande följer uppställda krav. Om det under ett tillsynsbesök visar sig eller om det på något annat sätt kommer till SWEDAC:s kännedom att en verksamhet inte längre uppfyller kraven för ackreditering kan SWEDAC återkalla ackrediteringen eller begränsa dess omfattning. Dessutom görs normalt en förnyad fullständig bedömning vart fjärde år. En sådan bedömning sker på samma sätt som vid en förstagångsackreditering.

SWEDAC:s beslut om ackreditering kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. SWEDAC:s ackrediteringsverksamhet är i princip självfinansierande och alla ackrediteringstjänster som SWEDAC erbjuder sina kunder är avgiftsbelagda.

SWEDAC utövar redan i dag enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i lagen. Denna tillsyn avser den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna. I dagsläget får även verkstäder som ackre-

diterats av SWEDAC utföra efterkontroll av fordon som vid kontrollbesiktning befunnits ha sådana fel som bedömts kräva ombesiktning, att ”släcka tvåor” enligt 6 kap. 17 § fordonsförordningen. SWEDAC är således redan i dag i hög grad involverat i besiktningens verksamhet och har därför kompetens och erfarenhet i tekniskt hänseende för uppgiften.

Dagens monopol framgår av den nuvarande 4 kap. 2 § fordonslagen genom att tre olika namngivna företag där anges få utföra olika besiktningar. Denna paragraf ska därför ändras och i stället återge det krav på ackreditering som i fortsättningen ska gälla för att kunna verka som besiktningensorgan. Bara ett sådant organ får alltså utföra sådana besiktningar som är giltiga i förhållande till fordonslagens med tillhörande förordnings olika krav på besiktning.

Det av Värmlands tingsrätt gjorda påpekandet vad gäller uppräkningslistan av de fyra besiktningensformerna i paragrafens lydelse är visserligen sakligt helt riktigt. Regeringen är emellertid av uppfattningen att det fyller ett förtydligande syfte att nämna de fyra besiktningensformer som är aktuella för omregleringen i lagtexten.

Förhållandet mellan fordonslagen och lagen om teknisk kontroll

Förslaget innebär att den besiktningensverksamhet som regleras i fordonslagen i vissa avseenden kommer att påverkas av den reglering som finns i lagen om teknisk kontroll. Närmare på vilket sätt kommer att framgå i det följande men redan här kan några inledande allmänna anmärkningar göras.

I fordonslagen kommer ackreditering enligt lagen om teknisk kontroll att anges som en förutsättning för att få bedriva besiktningensverksamhet. Det förhållandet anges alltså uttryckligen i lagtexten. Detta innebär i sin tur att lagen om teknisk kontrolls regelverk angående ackreditering blir tillämpligt för de företag som ackrediteras. Framförallt mot bakgrund av att besiktningensorganen kommer att bedriva verksamhet som utgör myndighetsutövning kommer det resas ett antal krav som inte är tekniska till sin karaktär. Dessa krav kommer att placeras i fordonslagen eftersom de inte ska gälla ackreditering i allmänhet utan just ackreditering av besiktningensorgan. Det är till exempel frågan om att vissa personer i besiktningensorganen ska underkastas en viss lämplighetsprövning. Andra exempel är ett anknytningskrav till Sverige och ett krav på en viss lägstanivå vad gäller utbud av tjänster.

De nu berörda regleringarna placeras alltså i fordonslagen men kopplingen till lagen om teknisk kontroll medför en del betydelsefulla konsekvenser. Till att börja med kommer den ordning för beslut om ackreditering och återkallelse av densamma som finns i lagen om teknisk kontroll att tillämpas på besiktningensorganen, se 15 § lagen om teknisk kontroll. Det närmare sakliga innehållet i sådana krav som om de inte uppfylls kan föranleda en återkallelse enligt den nyss nämnda paragrafen kommer alltså att finnas i fordonslagen eller i författning med lägre valör med stöd av bemyndigande i fordonslagen. Vidare kommer den avgiftsordning som finns i 20 § lagen om teknisk kontroll att tillämpas på ackrediterade besiktningensorgan.

Särskilt om myndighetsutövning

Strukturen för utövande av myndighetsutövning när det gäller fordonsbesiktningar är inte avsedd att förändras genom detta förslag. Förslaget förutsätter därmed att sådan förvaltningsuppgift som utgör myndighetsutövning i den mening som avses i 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen överlämnas till privaträttsliga subjekt. Det nu aktuella förslaget innebär ingen förändring vad gäller överlämnande av myndighetsuppgifter till privaträttsliga subjekt eftersom myndighetsuppgifter i dag överlämnats och utförs av t.ex. Aktiebolaget Svensk Bilprovning. En skillnad mellan dagens reglering och förslaget är dock att vilka som är besiktningsorgan inte kommer att anges direkt i lagen utan detta kommer i stället att framgå indirekt genom sambandet med lagen om teknisk kontroll. Det är med andra ord först genom SWEDAC:s beslut som förvaltningsuppgiften kan sägas vara överlämnad. Detta är förenligt med 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen.

I 3 kap. 6 § fordonslagen anges att bl.a. ett besiktningsorgan i enlighet med vad som föreskrivs i 5 kap. 8 § samma lag får meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik. I bestämmelsens andra stycke anges 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. Körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon inte har genomgått en kontroll som ska ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande.

I 5 kap. 8 § fordonslagen finns ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i lagen meddela ytterligare föreskrifter om bl.a. förelägganden och körförbud samt förutsättningarna för att bruka fordon. I fordonsförordningen har regeringen meddelat sådana föreskrifter. I 6 kap. 15-22 §§ fordonsförordningen återfinns regler om körförbud i samband med kontrollbesiktning.

Vid en registreringsbesiktning identifieras fordonet och de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret fastställs men det kontrolleras också om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, se 2 kap. 6 § fordonslagen. Ett besiktningsorgan kan i olika situationer meddela körförbud eller föreläggande som, om det inte följs, leder till körförbud, se 4 kap. 29-32 §§ fordonsförordningen.

När det gäller lämplighetsbesiktning gäller enligt 2 kap. 8 § fordonslagen att sådan besiktning ska ske för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Enligt paragrafens andra stycke får ett godkännande återkallas om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen. I 5 kap. 1 § fordonsförordningen anges vilka slags fordon som för användning kräver ett godkännande vid lämplighetsbesiktning, t.ex. utryckningsfordon och vissa fordon i yrkesmässig trafik för personbefordran.

I 4 kap. 33-37 §§ fordonsförordningen återfinns regler om när mopedbesiktning utgör ett krav för att mopeden ska få brukas.

Att godkänna eller inte godkänna ett fordon vid en besiktning utgör sådan myndighetsutövning som enligt regeringsformen kräver stöd i lag för att överlåta till privaträttsliga subjekt, jfr. 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen. Antingen kan det meddelas körförbud eller så uppkommer hinder mot att använda fordonet på avsett sätt. Hur fordonet klassificeras vid en registreringsbesiktning eller mopedbesiktning får dessutom betydelse för exempelvis vilka behörighetskrav, skattesatser och trafikregler som kommer att gälla för fordonet.

Kontroll av fordon för transport av farligt gods m.m.

Det finns ett antal kontroller för vissa särskilda former av transporter som utan att vara reglerade i fordonslagen eller dess förordning har beröring med den definition av besiktningsorgan som gäller enligt fordonslagen. I 9 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods utpekas besiktningsorgan enligt fordonslagen som behöriga organ att utföra vissa tekniska kontroller. I 30 § tullförordningen (2000:1306) anges att Aktiebolaget Svensk Bilprovning prövar frågor om godkännande av fordon eller containrar enligt delar av den s.k. TIR-konventionen. I 2 § förordningen (SLVFS 1980:4) om tillämpning av 1970 års överenskommelse om internationell transport av lättfördärliga livsmedel och om specialutrustning för sådan transport finns likadana utpekanden vad gäller godkännande av sådana fordon eller containrar.

Den nu berörda aspekten uppmärksammas i promemorian och har också uppmärksammas av SWEDAC. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap anser när det gäller farligt gods att det inte är tillräckligt klarlagt om det åvilar den myndigheten eller Transportstyrelsen att utfärda nödvändiga föreskrifter. Regeringen konstaterar att berörda utpekanden av besiktningsorgan återfinns i förordning. Det saknas därför skäl att i denna lagrådsremiss lämna konkreta förslag på hur dessa kontroller ska regleras efter den föreslagna omregleringen. Ett tänkbart alternativ är dock att helt enkelt acceptera den ändrade definitionen av besiktningsorgan. Det skulle således i framtiden bli ackrediterade besiktningsorgan som utför dessa kontroller på i övrigt samma sätt som för närvarande. Förslagen i denna lagrådsremiss inverkar inte på frågan om vilken myndighet som har att utfärda föreskrifter när det t.ex. gäller transport av farligt gods utan på vilka företag som ska få verka som besiktningsorgan enligt fordonslagen.

5.2.1 Besiktningorgan för lätta och tunga fordon

Regeringens förslag: En ackreditering för att utföra besiktningar ska få omfatta besiktning av antingen

1. motorfordon och släpfordon till dessa fordon, traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga med en totalvikt av högst 3,5 ton, samt lätta terrängvagnar, terrängskotrar och terrängsläp till dessa fordon,

2. motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga med en totalvikt över 3,5 ton,

3. traktorer, motorredskap, EG-mobilkranar, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, dock med undantag av traktorer som utgörs av ombyggda bilar, eller

4. kombinationer av kategorierna 1-3.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen föreslår utöver vad som föreslagits i promemorian att det tillskapas ytterligare en möjlighet till avgränsning av ackrediteringen. Utöver kategorierna lätta och tunga fordon föreslår regeringen en tredje kategori, innehållande alla besiktningssformer för traktorer, motorredskap, EG-mobilkranar, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, dock med undantag för traktorer som utgörs av ombyggda bilar. Vissa redaktionella och begreppsmässiga justeringar har också gjorts.

Remissinstanserna: Enligt *Värmlands tingsrätt* framstår den inledande meningen i förslaget 4 kap. 2 a § delvis som onödig eftersom det av föregående paragraf avses framgå att ackrediteringskravet omfattar utförandet av däri angivna besiktningar. En majoritet av remissinstanserna, bl.a. *SWEDAC*, *Transportstyrelsen*, *Motorbranschens Riksförbund*, *Lantbrukarnas Riksförbund*, *SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut*, *Sveriges Åkeriföretag*, *ÅF Kontroll AB* och *Maskinentreprenörerna* menar att det vid sidan av möjligheten att avgränsa ackrediteringen i tunga eller lätta fordon också ska vara möjligt att ackreditera sig för traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon. *SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag* och *Inspecta Sweden AB* har hänvisat till att dessa besiktningar utförs i fält och till de samordningsvinster som finns i att de nu aktuella besiktningarna i praktiken ofta kan samordnas med andra former av kontroll och besiktningar än sådana som regleras i fordonslagen. Att tvingas att ackreditera sig för delar av den verksamhet som bedrivs av Aktiebolaget Svensk Bilprovning för att även kunna bedriva denna speciella besiktningssverksamhet skulle kräva orimliga insatser. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* menar att uppdelningen av ackrediteringsmöjligheter i tunga och lätta fordon utgör en god grund att erbjuda service på konkurrensneutrala villkor. *Bilimportörernas Riksförbund* menar att de begränsade möjligheterna till avgränsningar innebär alltför höga inträdesbarriärer. *Lastfordonsgruppen* framhåller att registreringsbesiktning av tunga fordon kräver hög kompetens och stora investeringar. Avgränsningsmöjligheten i tunga och lätta fordon riskerar att medföra att tillgängligheten till dessa besiktningar blir bristfällig i glesbygd. Konsekvensanalysen i promemorian är otillräcklig i denna del. *SWEDAC* har förordat en möjlighet att ackrediteras för bl.a. traktorer och skogs-

maskiner. Myndigheten har vidare förklarat att det från deras synvinkel ter sig oproblematiskt att ackreditera för andra avgränsningar av besiktningens verksamhet än den som föreslås i promemorian och har lämnat ett förslag på en indelning där t.ex. ackreditering för bara kontrollbesiktningar indelas i fyra olika kategorier.

Skälen för regeringens förslag: Den i promemorian förslagna indelningen i tunga och lätta fordon är naturlig mot bakgrund av de skillnader i utrustningskrav som råder men också av ett så enkelt förhållande som befintliga besiktningshallars olika takhöjd. Denna möjlighet till avgränsning kan antas underlätta etableringen av besiktningens verksamhet i glesbygdsområden, särskilt vad gäller lätta fordon. Ett besiktningssorgan ska dock i och för sig kunna ackrediteras för alla besiktningssformer och fordon som berörs av den föreslagna omregleringen.

Enligt 14 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll avses med ackreditering en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. Den ackreditering som meddelas av SWEDAC innehåller alltså i sig själv en avgränsning för vilken slags verksamhet organet är ackrediterat för. I det sammanhanget uppkommer frågan om det är lämpligt att för ackreditering kräva av en aktör att denne ska erbjuda och utföra besiktningstjänster för alla besiktningssformer för alla typer av fordon som berörs av detta förslag eller inte. En aktör som i så fall vill bli ackrediterad för att kontrollbesikta personbilar skulle inte kunna bli ackrediterad om denne inte också uppfyller kraven för att bli ackrediterad för registreringsbesiktning av t.ex. tunga lastbilar.

En fördel med den nyss nämnda utgångspunkten är att den i och för sig skulle medföra att alla nödvändiga besiktningssformer finns representerade i det geografiska område där en aktör valt att etablera sig. Lastfordonsgruppen har pekat på just detta förhållande. Regeringen menar dock att det finns en beaktansvärd risk för att en sådan bred kravbild kommer att innebära alltför höga inträdesbarriärer för företag som vill etablera sig på marknaden. Detta skulle leda till en försämrad konkurrens och dessutom kunna innebära att vissa landsändar riskerar att bli utan en rimligt näraliggande besiktningens verksamhet.

Regeringen finner att promemorian förslag om en möjlighet till indelning i lätta och tunga fordon i huvudsak är väl avvägd. Regeringen konstaterar emellertid också att promemorian föreslår att begreppet fordon ska användas i lagtexten. Detta begrepp delas enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. Regeringen anser därför att detta begrepp är mindre ändamålsenligt utan föreslår i stället att i lagtexten använda begrepp från lagen om vägtrafikdefinitioner som bättre ansluter de fordon som faktiskt är underkastade krav på besiktning, dvs. motorfordon och släpfordon till dessa fordon. Vidare bör, liksom i den nu gällande indelningen, traktorer som utgörs av ombyggda bilar nämnas. När det sedan gäller terrängmotorfordon så bör lätta terrängvagnar och terrängskotrar besiktas av sådana besiktningssorgan som ska besikta motorfordon med en totalvikt av högst 3,5 ton.

Regeringen anser vidare att det vid sidan av möjligheten att ackreditera sig för den lätta eller tunga kategorin också ska finnas en möjlighet att ackreditera sig för besiktning av traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar samt släpfordon till dessa fordon, inklusive motorredskap som är

inrättade som mobilkranar. I dag gäller att sådana fordon besiktas av två i fordonslagen särskilt utsedda företag, nämligen SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och Inspecta Sweden AB. Det rör sig om tämligen speciella fordon och antalet besiktningar är jämförelsevis få.

En lång rad remissinstanser har menat att det för just dessa besiktningar bör införas en särskild avgränsningsmöjlighet. Promemorian har visserligen tagit upp denna tanke men valt att inte lämna ett sådant förslag med hänvisning till att det skulle innebära en särlösning som delvis skulle bygga på en historisk indelning av besiktningens verksamhet. Regeringen kan dock konstatera att det av remissutfallet har framkommit starka skäl för att en sådan möjlighet till avgränsning är motiverad.

De nu aktuella besiktningarna utförs av företag vars verksamhet bygger på ett nätverk av besiktningstekniker som täcker hela landet och där besiktningen utförs på den plats där fordonet befinner sig. Fordonen är långsamtgående och en del av dem får inte framföras på allmän väg utan dispens. En del av de nu aktuella fordonen måste besiktas inte bara enligt fordonslagen utan det tillkommer även krav på andra obligatoriska kontroller. Upp till nio olika kontroller eller besiktningar kan göras på ett fordon vid ett och samma tillfälle. Detta sammantaget med att fordonen är långsamtgående innebär risker för betydande stilleståndskostnader för de fall besiktningarna och kontrollerna inte kan samordnas på det sätt som är möjligt i dag. Regeringen finner därför att det är ett beaktansvärt önskemål från t.ex. entreprenadbranschen att sådana besiktningar och kontroller kan samordnas och föreslår därför en möjlighet avgränsa ackrediteringen på det sätt som nu berörs. I övrigt ska samma krav gälla för denna avgränsning av ackrediteringen som gäller för de andra avgränsningarna, t.ex. ska ackrediteringen omfatta alla relevanta besiktningensformer. Regeringen gör alltså en annan bedömning av denna fråga än som gjorts i promemorian.

Tidigare omfattades mobilkranar av fordonsslaget motorredskap. Sedan den 29 april 2009 har en ny definition av EG-mobilkran införts i lagen om vägtrafikdefinitioner. Definitionen följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Mindre mobilkranar kan emellertid fortfarande falla under definitionen för fordonsslaget motorredskap inrättad som mobilkran. Lagtexten ska beakta detta nya förhållande.

Kontrollbesiktningarna är avgjort flest till antalet och därför den besiktningensform som kan förväntas vara den mest intressanta ur etableringssynpunkt, särskilt i glesbygd. De övriga besiktningensformerna är jämförelsevis få till antalet. Likväl är det viktigt att även dessa finns representerade inom ett rimligt geografiskt avstånd. Den som ackrediteras för någon av de indelningar som nyss beskrivits ska därför kunna erbjuda och utföra alla besiktningensformer för den fordonstorlek eller fordonskategori som omfattas av ackrediteringen. Besiktningensverksamheten ska således hållas samlad med avseende på de olika besiktningensformerna och besiktningensorganet. Frågan om ett besiktningensorgans utbud fördelat på olika enheter och stationer berörs i avsnittet nedan.

Akrediteringsbeslutet ska ge uttryck för den avgränsning som nu berörs och som ska gälla för det enskilda besiktningsorganet. Detta förhållande behöver dock inte anges särskilt i fordonslagen eftersom det ändå följer av 14 § lagen om teknisk kontroll. Däremot behöver det i fordonslagen införas en regel som anger vilka möjligheter till avgränsningar som ska stå öppna. Det av Värmlands tingsrätt gjorda påpekandet föranleder en viss justering av denna regels inledning i förhållande till promemorians förslag. Genom hänvisningen till 4 kap. 2 § fordonslagen följer att akrediteringen ska omfatta de olika besiktningsformer som anges i den paragrafen eftersom förslaget till 4 kap. 2 a § bara anger besiktning utan möjlighet till avgränsning med avseende på besiktningsform.

5.2.2 Villkor om utbud

Regeringens förslag: I ansökan om akreditering ska sökanden ange det eller de län där besiktningsverksamheten ska bedrivas.

Ett beslut om akreditering ska förenas med villkor enligt 15 § första stycket lagen (1992:1119) om teknisk kontroll om att besiktningsorganet i ett och samma län ska erbjuda och utföra alla de besiktningar för de fordon som det är akrediterat för.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med promemorians. I promemorian benämndes dock det föreslagna villkoret om utbud som ett geografiskt villkor. Vissa redaktionella ändringar har också gjorts.

Remissinstanserna: *SWEDAC* menar att det är tveksamt om län är den lämpligaste indelningen och har efterlyst klargöranden av vad som avses med en etablering. Eftersom det är viktigt att besiktningstjänster är tillgängliga i hela landet är det nödvändigt att definiera hur tillgängligheten ska säkerställas och det vore därför lämpligt att det överlämnas till Transportstyrelsen att föreskriva närmare åtaganden vad gäller tillgänglighet, t.ex. tider för öppethållande. *Konkurrensverket* avstyrker förslaget i denna del, och menar att villkoret kan hindra etablering och motverka en utveckling mot väl fungerande konkurrens. Förslaget är oklart vad gäller krav på servicenivå, tillgänglighet samt hur kravet ska följas upp av det allmänna. *Statskontoret* avstyrker förslaget i denna del med motiveringen att det minskar incitamenten för besiktningsorganen att vilja bli certifierade för andra besiktningsformer än de mest lönsamma. Kontoret vill vidare att tillgänglighet i glesbygd tillförsäkras. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* har riktat kritik mot att promemorian inte analyserar och föreslår en service eller tillgänglighetsnivå. Förbundet föreslår också införande av mobila besiktningsutrustningar med vilka besiktningsorganen kan genomföra besiktningar på plats hos bussbolagens depåer och verkstäder. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* noterar att det geografiska villkoret är den enda åtgärd i promemorian som syftar till att säkra tillgängligheten i glesbygd. Institutet menar dock att promemorian inte på ett övertygande sätt argumenterat för att detta kommer att vara tillräckligt för att säkerställa en önskad

geografisk spridning. *BIL Sweden* har särskilt framhållit behovet av att det finns tillgång till en fungerande registreringsbesiktning efter omregleringen. *Motorbranschens Riksförbund* anser inte att argumenten för att det behövs ett geografiskt villkor är övertygande. *Motormännen* menar att det inte finns någon substans i förslagets resonemang kring säkerställandet av den geografiska närvaron. *Sveriges MotorCyklister* har anfört att det är självklart att det ska finnas besiktningsorgan i hela Sverige. Det är viktigt att det ställs krav på att alla stationer som får kontrollbesikta lätta fordon har utrustning för att kontrollera motorcyklar. *Motorhistoriska Riksförbundet* har ställt sig frågande inför tolkningen av det geografiska villkoret. Eftersom det är uppenbart att en fast station inte kan bedriva besiktning på annan plats än där den befinner sig har förbundet undrat om det innebär någon begränsning med avseende på fordonsägarens hemvist. *A-Katsastus Oy* har tillstyrkt promemorians förslag om geografiskt villkor men har samtidigt framfört att möjligheten att bedriva mobila besiktningsstationer bör begränsas eftersom sådana kan användas för att konkurrera ut någon som etablerat en stationär station. De bör därför bara tillåtas i glesbygdslänen och inte inom en radie av 40 kilometer från en stationär station.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen finner att det är viktigt att tillgängligheten till besiktningstjänster bibehålls eller ökar med en omreglering. Därför behövs det en mekanism som innebär att SWEDAC ställer som villkor att alla de besiktningstjänster som ett besiktningsorgan ackrediterats för också erbjuds och utförs i det eller de områden organet i samband med ansökan förklarar att verksamhet kommer att bedrivas i. Besiktningsorganet måste då i sin ansökan om ackreditering ange vilket eller vilka områden det avser att bedriva verksamhet i. Om verksamhet, efter meddelad ackreditering, trots allt inte etableras i ett visst område föreligger grund att återkalla ackrediteringen såvitt avser det området, på den grunden att ett villkor för ackrediteringen inte uppfylls. Detta följer av 15 § andra stycket lagen om teknisk kontroll. Det bör understrykas att villkoret inte innebär någon begränsning av hur många aktörer som kan etablera sig i ett visst område.

En önskvärd konsekvens av villkoret om utbud är att ett besiktningsorgan inte kan erbjuda och utföra t.ex. bara kontrollbesiktningar i ett annat område än det eller de som anges i villkoret. Om detta skulle ske skulle det kunna äventyra kundunderlaget för en annan aktör som etablerat sig i det andra området och där erbjuder och utför alla besiktningsformerna.

Någon särskild regel som stadgar att besiktningsorganet inte får gå utanför det eller de områden som omfattas av villkoret behövs inte eftersom detta följer av förhållandet att ackrediteringen ska vara geografiskt avgränsad. Ett besiktningsorgan som går utanför den avgränsning som finns i ackrediteringen genom att t.ex. utföra kontrollbesiktningar av lätta fordon i ett annat område än det som det ackrediterats för riskerar att få ackrediteringen återkallad.

Regeringen gör bedömningen att län framstår som den lämpligaste geografiska avgränsningsnivån. Aktiebolaget Svensk Bilprovning erbjuder och utför inte alla besiktningstjänster på varje enskild besiktningsstation. Den enskilde kan därför för vissa besiktningstjänster behöva vända sig till en annan besiktningsstation än den han eller hon

bor närmast och som erbjuder den efterfrågade besiktningstjänsten. Denna station kan förstås finnas på längre avstånd. Sådana effekter finns alltså redan med dagens upplägg och liknande risker för brister i servicegraden får därför anses vara godtagbara även efter den omreglering som nu föreslås.

SWEDAC har anfört att län inte är den enda tänkbara indelningen. Emellertid finns den redan färdig att användas. Även om den kan vara föränderlig, jfr. tillskapandet av Västra Götalands län och Skåne län, kan regeringen inte förutse några avgörande nackdelar av att villkoret om utbud skulle följa sådana förändringar. Alternativt så kan villkorets konstruktion förstås ändras för det fall sådana förändringar skulle leda till mycket stora geografiska enheter. Ett alternativ vore att skapa en för detta sammanhang särskild geografisk indelning av riket. Regeringen bedömer dock att detta inte är nödvändigt och något underlag för en sådan indelning föreligger inte heller.

Om ett redan befintligt besiktningssorgan vill starta verksamhet i ett nytt län kommer det att krävas en formell ansökan om utökning av ackrediteringen. Med anledning av ansökan kommer en fullständig kompetensprövning av den nya verksamheten att göras. Detta behöver inte regleras särskilt i fordonslagen utan följer av den redan gällande generella ordningen för förändringar av en meddelad ackreditering. För det fall en viss verksamhet ska läggas ned krävs bara en anmälan om detta.

Kravet på att tillhandahålla samtliga besiktningssformer inom verksamhetsområdet fordonsbesiktning innebär naturligtvis en begränsning i möjligheten till fri etablering. Ett antal remissinstanser har dock framfört det beaktansvärda önskemålet att tillgängligheten till besiktningstjänster ska uppvisa en rimlig geografisk spridning. Detta sammantaget med att nu aktuella besiktningar är obligatoriska och påbjudna av staten i förhållande till den enskilde medför enligt regeringens bedömning att ett villkor om utbud är motiverat. Villkoret kommer också att bidra till en bredare kompetens hos besiktningssorganen eftersom de måste behärska alla besiktningssformer.

När det gäller Statens väg- och transportforskningsinstitutets och Motorbranschens Riksförbunds farhågor kan konstateras att villkoret om utbud visserligen inte innebär någon garanti för att aktörer verkligen etablerar sig. Villkoret kommer dock att verka för att de som gör det kommer att bidra till en större geografisk spridning när det gäller besiktningssformer som ur företagsekonomisk synvinkel kan vara mindre lönsamma men som ändå är samhällsviktiga. Villkoret medför alltså sammanfattningsvis en kompetenshöjning hos besiktningssorganen och bidrar till en ökad tillgänglighet för köpare av besiktningstjänster. Det har också en marknadsreglerande funktion på så sätt att det hindrar ett besiktningssorgan att enbart erbjuda och utföra de kvantitativt mest efterfrågade besiktningarna. Regeringen anser inte att det finns att det finns skäl att ytterligare reglera marknaden vad gäller utbud och tillgänglighet, t.ex. öppettider, som föreslagits av SWEDAC och Bussbranschens Riksförbund.

Stationära och mobila besiktningstationer

Regeringen bedömer att det kommer att finnas ett marknadsintresse för att bedriva mobil besiktningens verksamhet. Aktiebolaget Svensk Bilprovning bedriver redan i dag sådan mobil verksamhet som fungerar väl. Möjligheten att bedriva mobil besiktningens verksamhet förbättrar servicegraden ytterligare i glesbygdsområden och ska givetvis vara möjlig att bedriva även i fortsättningen. Samma höga krav på kvalitet, tillförlitlighet och besiktningens omfattning ska gälla för mobil som för stationär besiktningens verksamhet.

Den mobila verksamheten måste för att vara praktiskt meningsfull kunna vara tämligen snäv med avseende på vilka besiktningstjänster som varje enskild mobil enhet kan utföra. Av samma konkurrensskäl som behandlats i det föregående kan det inte få förekomma att mobila besiktningstjänster erbjuds och utförs i andra län än de som anges i villkoret om utbud i ackrediteringen. Däremot uppkommer inget hinder mot att en mobil enhet är länsöverskridande i sådana län som omfattas av besiktningens organets villkor.

Det är det ackrediterade besiktningens organets sak att avgöra vilken eller vilka besiktningens former varje enskild besiktningstation ska kunna utföra. En förutsättning är dock att besiktningens organet i ett och samma län kan erbjuda och utföra alla de besiktningar för vilka organet ackrediterats. Det spelar i det sammanhanget ingen roll om verksamheten bedrivs med stationära eller mobila enheter. Den mobila besiktningens verksamheten ska lyda under samma reglering som all annan besiktningens verksamhet såväl vad gäller kraven på verksamheten som det ovan berörda villkoret om utbud. Den mobila besiktningens verksamheten behövs därför inte regleras på något särskilt sätt i fordonslagen. Transportstyrelsen kan däremot behöva meddela t.ex. utrustningskrav som särskilt avser mobila enheter. En positiv konsekvens av den nu angivna utgångspunkten är att ett ackrediterat besiktningens organ inom ett och samma län är fritt att avgöra inte bara hur många stationer det vill driva utan också vilket utbud av besiktningstjänster varje station ska ha.

Ett besiktningens organ kommer inom ett och samma län kunna flytta gamla eller starta nya besiktningstationer efter ansökan till SWEDAC. SWEDAC kan sedan göra en bedömning av om stationen kan börja arbeta under besiktningens organets ackreditering. Vidare registreras stationerna i ackrediteringsbeslutet. För tydlighetens skull ska understrykas att villkoret inte ska tolkas på det sätt som Motorhistoriska Förbundet ställt sig undrande inför. Villkorets konstruktion hänför sig bara till var besiktningens organet erbjuder och utför besiktningar och inte till var köparen av besiktningstjänsten är bosatt.

När det gäller de besiktningar som SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och Inspecta Sweden Aktiebolag för närvarande utför är de praktiska och faktiska förutsättningarna lite speciella eftersom besiktningarna utförs i fält av kringresande ingenjörer. Ingenting hindrar dock att ett besiktningens organ väljer alla län i landet som geografiskt område. Företaget behöver i så fall förstås påvisa att det har erforderlig kompetens och kan erbjuda och utföra besiktningarna i hela landet.

SWEDAC behöver i och för sig känna till var de olika besiktningstationerna befinner sig för att kunna utföra sin fortlöpande tillsyn på ett

tillfredsställande sätt. Att detta skulle utgöra ett praktiskt problem på grund av möjligheten att flytta en gammal, starta en ny station eller driva en mobil enhet framstår dock som så långsökt att frågan inte påkallar någon reglering. Detsamma gäller förhållandet att regeringen föreslår att öppna en möjlighet att ackrediteras för att utföra sådana besiktningar som i praktiken alltid utförs i fält.

Bussbranschens Riksförbund har framfört önskemål om mobila besiktningmöjligheter av bussar. Regeringen konstaterar dock att detta i första hand är en fråga om vad som är tekniskt möjligt sammantaget med de närmare regler om besiktningarnas utförande som Transportstyrelsen kommer att meddela. Promemorians förslag lämnar dock det formella utrymmet för att besiktningarna ska kunna utföras på det viset som Bussbranschens Riksförbund önskar. Som framgått i det föregående utförs också en del besiktningens verksamhet på detta sätt redan i dag.

Med anledning av Sveriges MotorCyklisters synpunkt vill regeringen framhålla att det inte kommer att finnas något krav att samtliga stationer kommer att kunna besikta motorcyklar men väl på att det ska vara möjligt någonstans i det län som besiktningens organen är etablerat i.

Regeringen delar inte A-Katsastus Oy:s farhågor vad gäller mobila besiktningstationer. Det ligger inget egenvärde i att fordonsbesiktningarna utförs på stationära stationer. Skulle det i ett visst geografiskt område inom ett län ur företagsekonomisk synvinkel visa sig vara mest ändamålsenligt att bedriva bara mobil besiktningens verksamhet så ser regeringen inget problem med detta. Det ska dock hållas i åtanke att den aktör som bedriver en mobil anläggning, med avseende på länet, måste uppfylla villkoret om utbud och därför erbjuda och utföra även de lite mer ovanliga besiktningarna.

5.2.3 Partiella återkallelser

Regeringens bedömning: Det behövs en möjlighet för SWEDAC att återkalla ackrediteringen såvitt avser en viss av besiktningens organets besiktningstationer. En sådan möjlighet följer dock redan av 15 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt 15 § första stycket lagen om teknisk kontroll ska beslutet om ackreditering ange de villkor som ska gälla för verksamheten. En och samma juridiska person meddelas enligt den ordning som SWEDAC tillämpar bara en ackreditering oavsett om den bedriver olika slags verksamhet eller verksamhet på olika platser. Förhållandet att ett företag kan ha skiftande behov av ackrediteringens omfattning eller vilja bedriva verksamhet på olika platser tillgodoses alltså inte genom att flera olika ackrediteringar meddelas. Behovet tillgodoses i stället genom att ackrediteringsbeslutet ger uttryck för vilken slags verksamhet man är ackrediterad för och innehåller villkor. Samtidigt meddelas bara ett beslut för varje företag.

Enligt 15 § andra stycket lagen om teknisk kontroll kan en ackreditering återkallas för det fall det ackrediterade organet inte längre upp-

fyller fordringarna för ackreditering eller i något väsentligt hänseende bryter mot de villkor som gäller för verksamheten. En sådan återkallelse behöver inte innebära att hela ackrediteringen återkallas utan den kan väl innebära att ackrediteringen återkallas bara delvis, t.ex. för verksamheten på en viss plats.

Regeringen bedömer att det behövs en möjlighet till partiell återkallelse. En ackreditering ska omprövas om det råder sådana missförhållanden som avses i 15 § andra stycket lagen om teknisk kontroll. Däremot är det inte rimligt att missförhållanden som råder bara på en besiktningstation innebär att hela ackrediteringen återkallas, dvs. även såvitt avser besiktningsorganets övriga besiktningstationer. De andra besiktningstationerna kan ju mycket väl fungera klanderfritt. En återkallelse av ackrediteringen för företagets samlade verksamhet skulle också riskera att skapa svårigheter för enskilda fordonsägare.

Det behövs därför en mekanism som gör det möjligt att återkalla ackrediteringen för en avgränsad del av ett besiktningsorgans verksamhet, t.ex. en besiktningstation. Detta eftersom missförhållanden när det gäller t.ex. utrustning eller kompetens men i någon mån också slarv ofta kan förväntas vara lokalt betingade. Regeringen konstaterar att den reglering i lagen om teknisk kontroll som nyss beskrivits innebär att den mekanism som behövs för att lösa problemet redan finns.

Om en partiell återkallelse innebär att besiktningsorganet inom ett och samma län inte längre kan erbjuda alla besiktningar som omfattas av ackrediteringen kan förstås en fullständig återkallelse bli aktuell. Men då återkallas ackrediteringen på en annan grund än att en station inte håller måttet, jfr. föregående avsnitt.

5.3 Tilläggskrav för ackreditering

<p>Regeringens förslag: För att bevilja ackreditering för besiktningsverksamhet ska det även ställas vissa krav som inte är tekniska till sin art.</p>

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser som berört denna fråga har ställt sig övergripande positiva till förslaget. En del synpunkter på enskilda sakfrågor har dock framförts och dessa behandlas i detta avsnitt 5.3. *Värmlands tingsrätt* anser att de krav som ska ställas utöver de krav som är tekniska till sin art bör benämnas "Särskilda krav" i stället för "Tilläggskrav". *Trafikförsäkringsföreningen* menar att det bör ställas ett krav på att besiktningsorgan har en giltig ansvarsförsäkring.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 14 § tredje stycket lagen (1992:1119) om teknisk kontroll får organ, som ska medverka i viss författningsreglerad teknisk verksamhet eller liknande verksamhet, ackrediteras även enligt föreskrifter som meddelas särskilt för detta ändamål av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Enligt 9 § förordningen (2005:894) om teknisk kontroll får en föreskrivande myndighet, som för bedömning av överensstämmelse eller annan teknisk kontroll föreskriver om krav på ackreditering för viss

verksamhet, meddela de särskilda föreskrifter om ackreditering som behövs för verksamheten. Myndigheten ska då samråda med SWEDAC.

Den ackreditering som SWEDAC kan fatta beslut om enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll innefattar i första hand en prövning och kontroll av att olika tekniska krav angivna i föreskrifter för en viss verksamhet är uppfyllda. Framförallt mot bakgrund av att besiktningsorganen kommer att ägna sig åt myndighetsutövning så behöver emellertid vissa krav av helt annan art också ställas. De krav som nu är aktuella är av sådan betydelse för förslaget och därmed för dem som vill bedriva besiktningsverksamhet att det är mest lämpligt att ta in dem i lag.

Regeringen vill redan inledningsvis ta upp Trafikförsäkringsföreningens synpunkt om ansvarsförsäkring. Som kommer att framgå syftar kraven som redovisas nedan till att besiktningsverksamheten bedrivs på ett seriöst och förtroendeingivande sätt. Det kan i och för sig argumenteras för att innehav av en ansvarsförsäkring skulle vara ett moment i detta, t.ex. gäller sådana krav för advokatverksamhet. Regeringen bedömer dock att det skulle föra för långt att reglera ett sådant krav i detta sammanhang.

5.3.1 Anknytning till Sverige

Regeringens förslag: För att kunna ackrediteras som besiktningsorgan ska den sökande vara en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering enligt handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige.

Regeringens bedömning: Kravet att ett besiktningsorgan ska vara en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare som är registrerad enligt handelsregisterlagen bedöms inte komma i konflikt med principen om fri rörlighet för tjänster inom den Europeiska unionen.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet) är inte tillämpligt på sådan besiktningsverksamhet som avses i detta förslag.

Myndighetsföreskrifter för den tekniska utrustning som används i besiktningsverksamhet anmäls till EG-kommissionen enligt det informationssystem som gäller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte berört frågan. *Kommerskollegium* har dock ifrågasatt promemorians slutsats att besiktningsverksamheten inte skulle falla under tillämpningsområdet för EG-fördragets regler om fri tjänsterörlighet. Kollegiet har hänvisat till rättspraxis från EG-domstolen som innebär att bara verksamhet som i sig är direkt och specifikt förenad med utövandet av offentlig makt har ansetts falla under undantagsregeln 45 i EG-fördraget. Kollegiet har därefter konstaterat att anknytningskravet, som i vart fall potentiellt kan begränsa

den fria tjänsterörligheten, med denna slutsats bara kan motiveras med vissa i EG-fördraget eller av EG-domstolen definierade allmänintressen. En sådan begränsning är dock bara tillåten om den är nödvändig och proportionerlig till det eftersträvade målet. *SWEDAC* har i detta sammanhang framhållit artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning 765/2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter. Av denna artikel följer att *SWEDAC* i regel endast kan ackreditera företag som har sitt säte i Sverige. Företag hemmahörande i andra stater förväntas söka ackreditering i sitt hemland. *Motorbranschens Riksförbund* har tillstyrkt anknytningskravet.

Skälen för regeringens förslag och bedömning:

Besiktningens verksamheten kommer att innefatta myndighetsutövning mot enskild. Förslaget innefattar t.ex. att besiktningens organ kommer att kunna meddela beslut om körförbud beträffande en enskilds fordon. Dessa beslut kommer i viss utsträckning att kunna överklagas till Transportstyrelsen, jfr. 5 kap. 5 och 6 §§ fordonslagen (2002:574). Förhållandet att besiktningens organ kommer att kunna ägna sig åt myndighetsutövning utgör i sig självt ett skäl för ett krav på anknytning till Sverige.

Regeringen vill redan inledningsvis påpeka att avsikten med det föreslagna kravet på anknytning till Sverige inte är att resa några egentliga etableringshinder för utländska intressen. Samma regler kommer att gälla utländska och svenska intressenter som vill etablera sig på marknaden. Utländska intressenter kommer därför att vara helt fria att starta konkurrerande besiktningens organ under förutsättning att de uppfyller samma krav som svenska intressenter, däribland anknytningskravet till Sverige.

Ackrediteringen av besiktningens organ utgör ett viktigt moment för att upprätthålla högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll. I sammanhanget kan påpekas att rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordon och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet är ett minimidirektiv. Det är därför möjligt för en medlemsstat att ställa högre krav än andra medlemsstater i vissa avseenden.

SWEDAC ska inom ramen för lagen (1992:1119) om teknisk kontroll utöva tillsyn över besiktningens verksamheten. I det sammanhanget har *SWEDAC* enligt lagens 18 § 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. *SWEDAC* måste alltså kunna bedriva en av trafiksäkerhets- och miljökontrollintressen motiverad tillsyn enligt lagen om teknisk kontroll. Svensk lagstiftning kan inte obehindrat resa krav mot en i utlandet etablerad verksamhet. Det skulle med andra ord utan anknytningskrav bli svårare att verksamt utöva de befogenheter som följer av 18 § lagen om teknisk kontroll, t.ex. tillsyn. Utgångspunkten för svenska offentlighetsreglers geografiska räckvidd är nämligen svenska myndigheters möjligheter att ha tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna. Det finns därför starka ordningsskäl att kräva att besiktningens organ ska ha en anknytning till Sverige.

Förhållandet att ackrediteringen ska meddelas av den svenska myndigheten SWEDAC innebär i sig självt en anknytning till Sverige. Genom att en sådan ackreditering kan återkallas kan det i och för sig argumenteras för att det redan härigenom finns en anknytning till Sverige. Å andra sidan kommer frågan om återkallelse i praktiken ändå ofta att aktualiseras i samband med tillsyn varför de överväganden som gjorts i föregående stycke likväl påkallar att en mera handfast anknytning av själva företaget.

Svenska företag kan registreras enligt olika regelverk. Ett aktiebolag registreras enligt 2 kap. 22 § aktiebolagslagen (2005:551). Ekonomiska föreningar ska registreras enligt 1 kap. 2 § lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar. Vissa stiftelser ska registreras enligt 10 kap. 1 § stiftelselagen (1994:1220). Även handelsbolag ska registreras enligt 1 kap. 1 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Enskilda näringsidkare och ideella föreningar kan men måste inte registreras enligt regler i handelsregisterlagen (1974:157). Ofta utgör registreringen ett villkor för att den juridiska personen ska få rättshandlingsförmåga.

Ett krav på registrering i Sverige innebär också att den juridiska personen får ett säte i Sverige och blir ett svenskt rättssubjekt vilket gör det möjligt för SWEDAC att utöva sin tillsyn mera verksamt än annars. Registreringen av en enskild näringsidkare ska enligt 4 § handelsregisterlagen innehålla bl.a. uppgift om det län och den ort där huvudkontoret finns. Dessa förhållanden ska ses i belysning av reglerna om tillsyn i 17 och 18 §§ lagen om teknisk kontroll där SWEDAC bl.a. ges rätt att få tillträde till det ackrediterade organets lokaler. För att denna tillsyn inte ska försvåras praktiskt är det av vikt att det ackrediterade organet har en anknytning till Sverige.

Det kan i sammanhanget framhållas att Finland enligt 3 § i den finska lagen om koncession för fordonsbesiktning 23.12.1998/1099 som en förutsättning för koncession bl.a. ställer kravet att sökanden av koncession ska vara en i Finland registrerad juridisk person.

En utländsk intressent som vill bedriva besiktningsverksamhet i Sverige måste alltså till att börja med låta registrera en juridisk person här i landet eller som enskild näringsidkare låta registrera sig enligt reglerna i handelsregisterlagen. Samma krav måste dock uppfyllas av varje svensk intressent som vill bedriva likadan verksamhet. Den utländska intressenten kan förstås äga t.ex. 100 % av aktierna i ett i Sverige registrerat aktiebolag. Frågan uppkommer dock om detta krav ändå innebär några konflikter med den EG-rättsliga principen om fri rörlighet för tjänster. Frågan om tjänstedirektivets tillämplighet uppkommer också.

Fri rörlighet för tjänster

Enligt bl.a. artikel 49 i EG-fördraget ska fri rörlighet för tjänster råda på den inre marknaden. Enligt fast rättspraxis utgör denna artikel hinder för tillämpning av all nationell lagstiftning som, utan att vara motiverad på sakliga grunder, inskränker möjligheten för en person som tillhandahåller tjänster att effektivt utöva denna frihet. Vidare innebär bestämmelsen att det inte är tillåtet med nationell lagstiftning som medför att det blir

svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster enbart internt inom en medlemsstat.

Av betydelse i detta sammanhang är artikel 45 i EG-fördraget, som enligt artikel 55 också ska tillämpas på detta område. Enligt artikel 45 omfattar bestämmelserna i EG-fördraget om fri rörlighet för tjänster inte verksamhet som i medlemsstaten, om än endast tillfälligt, är förenad med utövandet av offentlig makt. Den verksamhet som avses med detta förslag har uppenbart samband med myndighetsutövning och därmed utövandet av offentlig makt. Det bedöms därför att reglerna om fri rörlighet för tjänster inte är tillämpliga på detta förslag och att det föreslagna anknyningskravet därför redan på grund härav kan försvaras.

Kommerskollegium har visserligen ifrågasatt denna slutsats med hänvisning till ett antal rättsfall från EG-domstolen. Rättsfallen berör just bedömningen av artikel 45 och om ett organs verksamhet är direkt och specifikt förenad med utövandet av offentlig makt³. Av intresse är också EG-domstolens avgörande i mål C-42/92 Adrianus Thijssen mot Controledienst voor de verzekering, REG 1993 I-4047. Av detta rättsfall följer att uppgifter som enbart är underordnade och förberedande i förhållande till ett organ som utövar offentlig makt genom att fatta det slutgiltiga beslutet inte kan betraktas som verksamhet som är förenad med utövandet av offentlig makt i den mening som avses i undantaget.

EG-domstolen konstaterade i de av Kammarkollegiet berörda rättsfallen att de privata organen visserligen kunde tillåta eller förbjuda kontrollerade leverantörer att marknadsföra sina produkter som ekologiska men att bl.a. längden av ett förbud skulle överenskommas med den behöriga myndigheten. Organen hade enligt domstolen getts en underordnad och förberedande roll och verksamheten kunde därför inte anses vara direkt och specifikt förenad med utövandet av offentlig makt.

Regeringen bedömer att det nu aktuella förslaget, till skillnad från situationen i de ovan nämnda rättsfallen, kommer att innebära att besiktningsorganen självständigt kommer att utöva offentlig makt. Inblandning i besiktningsorganens beslutsfattande i de enskilda fallen från behörig myndighet, t.ex. av karaktären längden på ett förbud, kommer inte att förekomma. Regeringen bedömer därför att det föreslagna anknyningskravet kan försvaras.

I detta sammanhang spelar också den av SWEDAC framförda synpunkten in, nämligen att godkännandeformen som används utgörs av ackreditering och som utgångspunkt ska sådan sökas hos det lands ackrediteringsorgan där organet har sitt säte. Det finns i nuläget inte någon fullödig EU-harmonisering av besiktningsverksamheten samtidigt som artikel 2 i rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordon och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet kräver att trafiksäkerhetsprovningar utförs under någon form av statlig övervakning. Det är enligt regeringens bedömning långsökt att tänka sig att ett företag med säte i utlandet skulle kunna vända sig till ett utländskt ackrediteringsorgan som skulle pröva ackre-

³ Mål C-404/05 Kommissionen mot Tyskland, REG 2007 I-10239, mål C-393/05 Kommissionen mot Österrike, REG 2007 I 10195 samt mål C-369/08 Kommissionen mot Tyskland.

diteringskraven enligt den svenska fordonslagen, dess förordning och Transportstyrelsens föreskrifter.

Förslaget innehåller visserligen inget absolut hinder för besiktningsorganen att bedriva annan verksamhet som inte är förenad med utövandet av offentlig makt. I och för sig kommer vissa begränsningar att finnas, se avsnitt 5.3.4. Sådan sidoverksamhet som besiktningsorganen kommer att kunna bedriva inverkar dock inte på frågan om anknytningskravet. Detta eftersom sådan verksamhet också kan bedrivas av företag som inte utgör besiktningsorgan enligt fordonslagen. Detta förslag och därmed också anknytningskravet avser bara besiktning enligt fordonslagen.

Tjänstedirektivet m.m.

Enligt artikel 2.2 (i) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden gäller direktivet inte verksamhet som har samband med utövandet av offentlig makt enligt artikel 45 i EG-fördraget. Den verksamhet som avses med detta förslag har uppenbart samband med myndighetsutövning och därmed utövandet av offentlig makt. Det bedöms därför att tjänstedirektivet inte är tillämpligt på den verksamhet som avses i det nu aktuella förslaget. I regeringens proposition 2008/09:187 Genomförande av tjänstedirektivet undantas i 2 § från lagens tillämpningsområde tjänster som är förenade med offentlig maktutövning.

Sedan 1983 finns inom EU ett informationssystem som syftar till att motverka handelshinder orsakade av tekniska föreskrifter. Bestämmelserna finns nu i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informations-samhällets tjänster. Direktivet är i Sverige genomfört genom bl.a. förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Om en myndighet avser att fatta beslut om en teknisk regel eller om en föreskrift för informations-samhällets tjänster, ska myndigheten underrätta Kommerskollegium om det förslag den har utarbetat. När Kommerskollegium har tagit emot en underrättelse ska kollegiet i anslutning till de internationellt överenskomna procedurerna anmäla den föreslagna regeln till övriga berörda parter genom meddelanden till WTO-sekretariatet och Europeiska kommissionen. En myndighet får inte fatta beslut om en teknisk regel förrän tre månader har förflutit från den dag kommissionen mottog anmälan. Denna tidsfrist kan förlängas i vissa fall. Det nu aktuella förslaget innefattar inga tekniska regler och såvitt nu kan bedömas kommer det samma att gälla kommande förordningsändringar. Däremot innehåller förslaget bemyndiganden som kommer att leda till sådana regler som så småningom ska anmälas till EG-kommissionen, t.ex. myndighetsföreskrifter för den tekniska utrustning som ska användas i besiktningsverksamhet samt tekniska krav för godkännande av fordon.

5.3.2 Lämplighetskrav

Regeringens förslag: Ackreditering ska bara få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.

Vid prövningen av sökanden i fråga om kravet på gott anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för

1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, eller
2. allvarliga eller upprepade överträdelser av fordonslagen (2002:574) eller föreskrifter som meddelats med stöd av fordonslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som berört förslaget närmare har tillstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Den kontrollverksamhet som ska bedrivas av besiktningsorganen utgör ett centralt moment för att upprätthålla högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll. Kontrollverksamheten kommer också att innefatta myndighetsutövning mot enskilda. Mot den bakgrunden är det enligt regeringens uppfattning viktigt att personer i företagsledande ställning är lämpliga för att bedriva besiktningsverksamhet och att de kan förväntas följa de regler som gäller för verksamheten. En regel som reser krav på att ackreditering bara får ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva besiktningsverksamhet ska därför införas i fordonslagen.

En annan utgångspunkt riskerar enligt regeringens bedömning att inverka menligt på allmänhetens förtroende för besiktningsverksamheten. Bristande laglydnad i olika avseenden ska således påverka bedömningen. Brottlighet som särskilt kan framhållas är brott mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott, förmögenhetsbrott och mutbrott. Allvarliga former av trafikbrottlighet, t.ex. rattfylleri, kan också framhållas. När det gäller ekonomiska brott bör särskilt sådana brott som innefattar missbruk av förtroende inverka negativt på bedömningen, t.ex. förskingring.

Det är inte möjligt eller ens önskvärt att i lagtexten uttryckligen ange alla brott eller former av misskötsamhet samt vilken närmare betydelse dessa ska ges vid bedömningen av en sökandes lämplighet. Utgångspunkten bör i stället vara en helhetsbedömning, där enstaka överträdelser av mindre allvarlig art inte ska innebära något hinder, medan allvarliga eller upprepade mindre allvarliga förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig. Det bör inte heller anges några närmare tidsgränser för när en förseelse inte längre är relevant. Sådana förhållanden får beaktas inom ramen för den helhetsbedömning som ska göras.

När det gäller ekonomiska förhållanden bör vissa allmänna krav på ekonomisk skötsamhet ställas. Det bör då beaktas bl.a. om den som ska prövas är eller har varit försatt i konkurs eller om denne är eller har varit ålagd näringsförbud. Vidare bör förekomsten av skatteskulder motverka att ackreditering meddelas. Liksom när det gäller förseelser bör inte

heller när det gäller ekonomiska förhållanden några exakta tidsgränser anges för när ett visst förhållande inte längre är relevant.

Lagtexten bör därför formuleras så att den anger vissa avgränsande hållpunkter för bedömningen utan att bli alltför precis. Ett exempel på sådan lagstiftningsteknik på ett näraliggande område finns i yrkestrafiklagens (1998:490) 2 kap. 5 och 11 §§. De nu aktuella reglerna i fordonslagen bör därför kunna utformas med viss ledning av dessa bestämmelser. Emellertid anser regeringen inte att fulla motsvarigheter till yrkestrafiklagens 2 kap. 11 § andra stycke 2 behövs. T.ex. har bestämmelser om kör- och vilotider har inte samma omedelbara relevans för besiktningsorgan som för innehavare av trafik tillstånd. Bestämmelser om fordon utrustning och beskaffenhet har naturligtvis relevans men omfattas redan av hänvisningen till allvarliga eller upprepade överträdelse av denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen, dvs. fordonslagen. Det ska inte heller anges något krav på yrkeskunnande i detta sammanhang eftersom det sakliga innehållet i ett sådant krav ändå motsvaras av den prövning som ackrediteringen innebär.

5.3.3 Lämplighetsprövning

Regeringens förslag: Lämplighetsprövningen ska avse den juridiska personen eller den enskilde näringsidkaren samt,

1) i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2) i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman som inte är kommanditdelägare och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten, och

3) i andra privaträttsliga juridiska personer än som avses i 1 och 2 den som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten.

Härutöver ska lämplighetsprövningen också avse styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget ekonomiskt intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse.

Om en funktionär enligt ovan byts ut eller tillkommer ska den nya personens lämplighet prövas.

Regeringens förslag: Överensstämmer delvis med promemorians. I promemorian föreslås dock att kommanditdelägare i ett kommanditbolag ska omfattas av prövningen och att vissa juridiska personer i vissa fall ska kunna utse den fysiska person vars lämplighet ska prövas. Regeringens förslag bygger i stället på att den som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten ska prövas. En sådan reglering införs också såvitt avser kommanditbolag och andra handelsbolag. Vidare regleras i promemorians förslag frågan om vem som i ideella föreningar och stiftelser ska lämplighetsprövas i en särskild punkt i lagtexten.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte berört frågan närmare. *Länsrätten i Hallands län* har dock påpekat att det i promemorian inte berörts hur vandelsprövning ska genomföras i praktiken för det fall någon av de personer som ska prövas är utländsk medborgare. SWEDAC har efterlyst tydligare riktlinjer för prövningen, bl.a. genom närmare uppgifter om den praxis som utarbetats på länsstyrelserna. SWEDAC har vidare pekat på att yrkestrafiklagen innehåller regler om att en sökande fortlöpande ska kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser men också en regel om karenstid som innebär att vid avslag så bestäms en tid under vilken en sökande ska anses olämplig. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* menar att de i promemorian föreslagna lämplighetskraven med tillhörande prövning är rimliga.

Skälen för regeringens förslag:

I yrkestrafiklagen (1998:490) finns regler om s.k. trafiktillstånd. Den som vill bedriva yrkesmässig trafik måste enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen ha trafiktillstånd. Inom ramen för tillståndsgivningen prövas bl.a. krav som i många avseenden liknar dem som regeringen föreslagit för besiktningsverksamhet och som berörs i föregående avsnitt. I yrkestrafiklagen ställs krav på yrkeskunnande och gott anseende men också på ekonomiska förhållanden. Dessa krav har delvis EG-rättslig bakgrund genom rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

De lämplighetskrav som beskrivits i föregående avsnitt har alltså utformats med viss ledning av liknande krav i yrkestrafiklagen för att er hålla trafiktillstånd. I de fall en enskild näringsidkare för egen räkning ansöker om att ackrediteras som besiktningsorgan ska lämplighetsprövningen naturligtvis helt inriktas på den enskilde näringsidkaren personligen. Om sökanden i stället är en juridisk person, t.ex. ett aktiebolag, blir lämplighetsprövningen mera komplicerad eftersom man behöver identifiera någon eller några av den juridiska personens funktionärer för att lämplighetsprövas.

I det avseende som nyss beskrivits finns alltså likartade behov av reglering i yrkestrafiklagen och i detta förslag. I yrkestrafiklagen har frågan lösts genom att en juridisk person som vill få ett trafiktillstånd enligt lagen ska ha en eller flera trafikansvariga. En trafikansvarig har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt.

I en särskild regel i yrkestrafiklagen, 2 kap. 4 §, anges för en rad olika slags juridiska personer vilka funktioner som medför att man är trafikansvarig, t.ex. den verkställande direktören i ett aktiebolag. Prövningsmyndigheten kan också om det finns särskilda skäl medge att någon annan än de angivna ska vara trafikansvarig, se 2 kap. 4 § andra stycket yrkestrafiklagen. Denna möjlighet har införts för att möjliggöra en mera flexibel tillämpning i fall där den yrkesmässiga trafiken endast utgör en mindre del av verksamheten. Av yrkestrafiklagens 2 kap. 6 § följer att

det är den eller de trafikansvariga som ska lämplighetsprövas. Av bestämmelsens andra stycke följer dock att därutöver ska vissa särskilt angivna personer lämplighetsprövas, dock inte såvitt gäller kravet på yrkeskunnande.

Regeringen vill inte att omregleringen ska medföra några begränsningar av vilka verksamhetsformer som ska kunna ackrediteras som besiktningsorgan. Även om det kan antas att besiktningsorgan i allmänhet kommer att drivas som aktiebolag så behövs därför en reglering som för olika slags juridiska personer identifierar de fysiska personer som ska undergå en lämplighetsprövning. Liksom i yrkestrafiklagen bör denna krets bestå av personer som har en företagsledande ställning och ekonomiskt ansvar för verksamheten. Den katalog över olika fysiska personer som ska lämplighetsprövas såvitt avser besiktningsorgan kan därför utformas med viss ledning av yrkestrafiklagen.

I yrkestrafiklagen finns en indelning mellan de som är trafikansvariga och vissa andra personer som alltid ska lämplighetsprövas utan att de behöver vara trafikansvariga, jfr. 2 kap. 4 och 6 §§. En sådan indelning skulle inte fylla någon egentlig funktion för detta förslags vidkommande, t.ex. förslås inget krav på yrkeskunnande i detta sammanhang eftersom detta ändå motsvaras av själva ackrediteringen. I stället föreslås att det i en och samma paragraf anges vilka som ska lämplighetsprövas utan att de betecknas som besiktningsansvariga eller med något annat liknande begrepp.

I förhållande till promemorians förslag föreslår regeringen ett antal förenklande justeringar. Till att börja med är regeringen av uppfattningen att det är överflödigt att kommanditdelägare i kommanditbolag ska undergå prövning utan att det är tillräckligt att komplementärer undergår prövning. Kommanditdelägare ska därför undantas från prövningen. I handelsbolag ska dock alla bolagsmän prövas.

I promemorians förslag har för vissa fall föreslagits att en fysisk person som utsetts av den juridiska personen ska undergå prövning. Detta motsvarar delvis lagstiftningstekniken i 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen. Där är emellertid regleringen knuten till att utse av en trafikansvarig. Regeringen är av uppfattningen att det för detta förslags vidkommande är lämpligare att uttryckligen knyta prövningen till förhållandet att den som bör prövas är någon som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Lagtexten bör också konstrueras på detta sätt, jfr. 2 kap. 6 § andra stycket första punkten yrkestrafiklagen.

När det särskilt gäller kommanditbolag och andra handelsbolag motsvarar de bolagsmän som ska prövas just beskrivningen av någon som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. En öppning för att pröva andra för det fall det i realiteten är någon annan som har en ledande ställning eller ett bestämmande inflytande över verksamheten, t.ex. genom fullmakt, bör dock lämnas i lagtexten. Den nu beskrivna justeringen innebär enligt regeringens uppfattning att 4 kap. 2 e § andra stycket 1 i promemorians förslag kan utgå.

När det sedan gäller de verksamhetsformer som anges i 4 kap. 2 e § första stycket 3 i promemorians förslag, dvs. ideella föreningar och stiftelser, är det sannolikt dessa endast i mycket liten utsträckning kommer

att utnyttjas för att bedriva besiktningsverksamhet. Behovet av att reglera dem i en särskild punkt får därför anses vara litet och för att inte tynga lagtexten bör denna punkt i promemorians förslag inte genomföras. Fallen kan behandlas tillsammans med övriga privaträttsliga juridiska personer enligt den fjärde punkten i promemorians förslag som motsvaras av den tredje punkten i regeringens förslag.

Regeringen bedömer det som överflödigt att kraven på prövning ska omfatta sådana närstående som avses i 2 kap. 6 § tredje stycket yrkestrafiklagen.

Lämplighetsprövning av en juridisk person

Som framgår av den föreslagna lagtexten (4 kap. 2 e §) innefattar lämplighetsprövningen inte bara fysiska personer som verkar i den juridiska personen utan också den juridiska personen i sig. Så är fallet även enligt regleringen i yrkestrafiklagen. En juridisk person kan förstås inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person försättas i konkurs. En juridisk person kan också ha skatteskulder eller vara belastad med annan relevant problematik. Det kan t.ex. vara frågan om olika former av likvidationsförfaranden, t.ex. sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:551) och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation eller sådan likvidationsgrund som avses i 2 kap. 25 § lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag. Den närmare betydelsen av sådana omständigheter för ackrediteringen får avgöras från fall till fall.

Sådana faktorer som är relevanta för den juridiska personen torde bara mera sällan bli aktuella att bedöma i samband med ansökan om ackreditering men de kan oftare bli aktuella att bedöma under den löpande tillsyn som SWEDAC ska utföra. Återkallelse av ackrediteringen kan ju enligt 15 § andra stycket lagen (1992:1119) om teknisk kontroll bli aktuell när det ackrediterade organet inte längre uppfyller fordringarna för ackreditering.

I sammanhanget kan framhållas att en reglering motsvarande den som finns i 2 kap. 4 § andra stycket yrkestrafiklagen inte bedöms vara nödvändig för ett besiktningsorgan, dvs. att lämplighetsprövningen kan avse annan än den som är trafikansvarig. Detta bl.a. eftersom kravet på oberoende, se avsnitt 5.3.4, kommer att medföra vissa betydelsefulla begränsningar av utrymmet för besiktningsorganet att bedriva annan verksamhet. Däremot bör en reglering motsvarande den som finns i 2 kap. 7 § yrkestrafiklagen också finnas, dvs. att om en av den juridiska personens funktionärer byts ut ska den som ersätter honom eller henne också lämplighetsprövas. En regel om anmälningsskyldighet av tillkommande personer kan införas i fordonsförordningen (2009:211), jfr. 2 kap. 9 § yrkestrafikförordningen (1998:779). Under alla förhållanden kan tillkommande eller utbytta funktionärer i den juridiska personen komma att prövas inom ramen för den löpande tillsyn av ackrediteringen som SWEDAC svarar för.

Prövning av lämplighetskraven i praktiken

Vad gäller den praktiska prövningen av lämplighetskraven kan det till att börja med konstateras att SWEDAC vid ansökningstillfället kommer att behöva ha tillgång till uppgifterna i kriminalregistret. I och för sig har en enskild rätt att skriftligen få ta del av samtliga uppgifter ur kriminalregistret om sig själv. Den som ska prövas kan därmed helt enkelt avkrävas ett sådant utdrag. Vid den fortlöpande tillsynen kan det dock vara opraktiskt för SWEDAC att gå denna väg eftersom den förutsätter frivillig medverkan från den aktuella personen. Enligt 6 § lagen (1998:620) om belastningsregister gäller dock att personuppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det bl.a. begärs av myndighet i den utsträckning regeringen föreskrivit det för vissa slag av ärenden. Denna för SWEDAC nödvändiga åtkomstmöjlighet kan således regleras i förordning, jfr. 2 § första stycket 4 samma lag.

När det gäller andra relevanta förhållanden konstaterar regeringen att det är möjligt för en enskild att själv begära ett konkursfrihetsintyg. SWEDAC kan också på egen hand få tillgång till uppgifterna i det register över konkurser för fysiska personer som förs av Bolagsverket enligt 15 kap. 5 § konkurslagen (1987:672). I bestämmelsens andra stycke anges vidare var det finns bestämmelser om juridiska personers konkurser. För t.ex. aktiebolagens del gäller enligt 25 kap. 48 § aktiebolagslagen att bl.a. beslut om konkurs ska registreras i aktiebolagsregistret. Förhållandet att någon är försatt i konkurs är alltid en offentlig uppgift. Innehållet i näringsförbudsregistret är offentligt enligt 11 § förordning (1986:441) om underrättelser angående näringsförbud m.m.

Uppgifter om skatteskulder finns tillgängliga i beskattningsdatabasen som förs av Skatteverket enligt 2 kap. 1 och 3 §§ lag (2001:181) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet. Av lagens 1 kap. 5 § framgår att uppgifterna i beskattningsdatabasen får behandlas bl.a. för tillhandahållande av information som behövs i författningsreglerad verksamhet hos någon annan än Skatteverket för tillsyn och kontroll samt lämplighets- och tillståndsprövning och annan liknande prövning.

Av 27 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) följer visserligen att sekretess gäller uppgift om enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden i myndighets verksamhet, som avser bestämmande av skatt eller som avser taxering eller i övrigt fastställande av underlag för bestämmande av skatt. Av 27 kap. 6 § samma lag framgår dock att sekretess inte, med vissa i detta sammanhang irrelevanta undantag, gäller beslut varigenom skatt eller pensionsgrundande inkomst bestäms eller underlag för bestämmande av skatt fastställs. Det finns således inga hinder för SWEDAC att ta del av uppgifter om skatteskulder för den som lämplighetsprövningen ska avse.

Regeringen bedömer sammanfattningsvis att inga lagändringar behövs för att möjliggöra en praktisk och enkel hantering av prövningen av tilläggskraven beträffande ekonomiska förhållanden och gott anseende.

När det gäller den av Länsrätten i Halland berörda frågan om prövning av utländska medborgare konstaterar regeringen att den avser en problemställning som är aktuell även vad gäller yrkestrafiklagen. I den mån en utländsk medborgare förekommer i svenska register kan detta förstås

beaktas på samma sätt som för en svensk medborgare. I många fall torde det i första hand vara sådant som den utländske medborgaren gjort sig skyldig till i Sverige som är av intresse. I övriga situationer är det ofrånkomligen så att prövningen av utländska medborgare reser en del praktiska svårigheter. Till exempel blir det svårare att införskaffa underlag av det slag som berörs i det föregående. Svårigheterna ska dock inte överdrivas, t.ex. är det möjligt att i ansökningsskedet begära in av den enskilde själv inhämtade utdrag från t.ex. andra staters kriminalregister. En vägran av den enskilde att efterkomma en sådan begäran kan beaktas vid prövningen av ansökningen. Om SWEDAC under pågående verksamhet uppmärksammas på något visst förhållande kan myndigheten göra rimliga efterforskningar för att utröna om förhållandet är relevant för ackrediteringen, t.ex. begära in ett utländskt utdrag av den enskilde. Om inte en sådan begäran efterkoms bör det också, beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, kunna tillmätas betydelse. I övrigt bedömer inte regeringen att de praktiska svårigheter som onekligen finns i detta avseende riskerar att anta några ohanterliga proportioner.

SWEDAC har efterlyst tydliga riktlinjer för prövningen. Liksom vid alla prövningar av denna karaktär är det lagens förarbeten och domstolarnas praxis som i första hand är av intresse. Eftersom kraven i stor utsträckning utformats med ledning av yrkestrafiklagen kan därför förarbeten till denna lag tjäna till ledning. När det gäller praxis finns det sådan från yrkestrafiklagens område som kan tjäna till ledning, se M. Ericson m.fl. i Trafikkomentarer 4:e uppl. under kommentaren till 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen.

När det gäller SWEDAC:s övriga påpekanden konstaterar regeringen att förslaget inte, i motsats till yrkestrafiklagen, innefattar några krav på specifika ekonomiska resurser utan bara allmänna krav på ekonomisk skötsamhet. Införandet av en regel som motsvarar 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen skulle därför inte fylla något egentligt syfte. En reglering om karenstid kan ge den enskilde en fingervisning om när han eller hon efter ett avslag kan ansöka på nytt och på så sätt hålla antalet okynnesansökningar nere. Regeringen bedömer dock detta som överflödigt.

5.3.4 Krav på oberoende

Regeringens förslag: För att kunna meddelas ackreditering som besiktningsorgan får organen inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av fordon eller delar eller tillbehör till fordon,
2. reparation eller service av fordon,
3. yrkesmässig trafik som kräver trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller
4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Regeringen föreslår i motsats till promemorian att det införs ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

Remissinstanserna: *Länsrätten i Hallands län* har ifrågasatt om avfattningen 4 kap. 2 h § i förslaget korresponderar mot den motivering som framgår av promemorian eftersom inget hinder synes resas mot att bedriva aktuell verksamhet i egen regi. *SWEDAC* har förordat att uppräknningen i paragrafen görs exemplifierande och att det skapas en möjlighet att ytterligare föreskriva om oberoendekrav i förordning eller myndighetsföreskrift. Detta eftersom kravet på oberoende visserligen i stort sett motsvarar ett s.k. typ A organ enligt standarden ISO 17020 men där bedömningen av ett typ A organ kan vara mer omfattande än lagförslaget. Det är nödvändigt att i författningstext formulera krav som innebär att ett besiktningsorgan t.ex. inte hyr lokaler av existerande verkstäder. Däremot bör det inte gälla något krav på att äga sin utrustning utan att det ska vara tillräckligt att utrustningen hyrs eller leasas stadigvarande. *Konkurrensverket* och *Statskontoret* har ställt sig bakom promemorians förslag om krav på oberoende. *Statens väg och transportforskningsinstitut* har framhållit riskerna med att tillåta den som utför besiktningar att också utföra reparationer. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* anser att promemorians oberoendekrav är relevanta och heltäckande men att de behöver förtydligas. *Sveriges MotorCyklister* har tillstyrkt förslaget om krav på oberoende men samtidigt framhållit vikten av att det sker en enhetlig bedömning oavsett var man besiktat mot bakgrund av att flera aktörer ska kunna utföra besiktningar. *Bussbranschens Riksförbund* har framfört liknande synpunkter. *Svenska Taxiförbundet* tillstyrker kravet på oberoende. *Motormännen* har uttalat stöd för promemorians förslag att besiktningsorgan ska stå oberoende från t.ex. reparationsföretag men har samtidigt efterfrågat större tydlighet om vad ett ackrediterat besiktningsorgan ska kunna göra. *A-Katsastus Oy* och *Vetenskap och Erfarenhet i TrafiksäkerhetsArbetet* har tillstyrkt kravet på oberoende men efterlyst klargöranden i syfte att det ska gälla ett förbud för besikt-

ningsorgan att genomföra besiktningar i lokaler som hyrs eller lånas av reparationsverkstäder etc.

Vissa remissinstanser är kritiska till kravet på oberoende. Till exempel menar *Lastfordonsgruppen* att en möjlighet bör införas för företag i glesbygd som erbjuder service, verkstad eller påbyggnad att kunna bli ackrediterade för besiktning. *Motorbranschens Riksförbund* har ställt sig frågande till oberoendekravet med hänvisning till att det inte finns i många andra EU-länder. *Sveriges Åkeriföretag* anser att sådana verkstäder som ackrediterats för att ”släcka tvåor” ska kunna hyra ut sina lokaler och sin utrustning till ackrediterade besiktningorgan. *Trafikförsäkringsföreningen* har ställt sig kritiskt till kravet på oberoende då det kan leda till alltför höga inträdesbarriärer. De risker som kravet är avsett att motverka bör i stället motverkas genom en omsorgsfull lämplighetsprövning och aktiv tillsynsverksamhet.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 4 kap. 4 § fordonslagen (2002:574) ska besiktningorganen ha en sådan ställning och besiktningens verksamheten en sådan inriktning att organens oberoende inte kan ifrågasättas. Denna regel har sitt ursprung i 3 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningorgan på fordonsområdet. Den lagen antogs för att ersätta lagen (1992:1119) om teknisk kontroll som grund för den nationella besiktningens verksamhet som skulle finnas på fordonsområdet (se prop. 1994/95:69). Denna 3 § hade i sin tur delvis sitt ursprung i den numera upphävda 7 § lagen om teknisk kontroll. I förarbetena till den numera upphävda 7 § (prop. 1988/89:60 s. 44 f.) uttalas att riksprovplatserna skulle vara fristående från kommersiella och andra intressen på ett sådant sätt att deras objektivitet i förhållande till sitt kontrollområde inte kunde ifrågasättas. Detta ansågs viktigt med hänsyn till det förtroende som riksprovplatsen borde åtnjuta. Det ansågs att olika former av offentligt bestämmande inflytande, t.ex. ägarinflytande, var tillräckligt för att provplatsens oberoende ställning inte skulle kunna ifrågasättas.

Förslaget i denna lagrådsremiss innebär att staten inte längre nödvändigtvis kommer att ha ett bestämmande inflytande över besiktningorganen, t.ex. genom ägande. Emellertid finns även i fortsättningen ett behov av att säkerställa besiktningorganens oberoende ställning i avseenden som ska behandlas i detta avsnitt. Bestämmelsen i 4 kap. 4 § fordonslagen har mot den bakgrunden inte en ändamålsenlig utformning.

I rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet har vissa frågor om trafiksäkerhetsprovningars periodicitet och vilka komponenter som måste provas harmoniserats. I direktivets artikel 2 anges att trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av staten eller av ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag. Emellertid är det också tillåtet att låta trafiksäkerhetsprovningar utföras av privata organ eller institutioner som utsetts av och som direkt övervakas av staten. Slutligen framhålls i artikeln att om de institutioner som handhar trafiksäkerhetsprovningen samtidigt utsetts att reparera fordon, ska medlemsstaterna särskilt kontrollera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls. Genom ackrediteringskravet och den tillsyn av SWEDAC som hör till det kravet kommer besiktningorganen att stå under statlig övervakning.

Företag som utses till besiktningsorgan kommer att få ett bestämmande inflytande över verksamhet som kan föranleda behov av reparationer av fordon. Om ett besiktningsföretag dessutom bedriver, äger eller ägs av sådan reparationsverksamhet kan det uppstå en risk för intressekonflikter. Risk för intressekonflikter gäller på motsvarande sätt också för fordons-tillverkare och andra som bedriver handel med fordon eller delar av fordon. När det gäller sådana företag som bedriver yrkesmässig trafik som kräver trafiktillstånd och tillståndspliktig biluthyrningsrörelse får det anses vara olämpligt att sådana företag ska kunna besikta sina egna fordon. Besiktningsföretagen bör därför ha en fristående ställning i förhållande till sådana företag.

Den internationella standarden ISO 17020 avseende ackreditering av besiktningsorgan innehåller allmänna regler om kompetensen hos opartiska organisationer som utför besiktningar eller liknande kontroller. Genom kravet på att besiktningsorgan ska vara ackrediterade kommer denna standard att bli en del av kravbilden för ett besiktningsorgan. Standarden specificerar också kriterier för opartiskhet.

Standarden omfattar tre olika nivåer av oberoende, typerna A, B och C, där typ A representerar den högsta graden av oberoende. Oberoendet säkerställs genom bl.a. organisatoriska krav och krav om att sådana ekonomiska drivkrafter som kan innebära att oberoende och integritet kan ifrågasättas inte får förekomma. I den mån besiktning ska utföras inom ett område där staten vill ha insyn kan en myndighet utses som får utfärda närmare föreskrifter om besiktningsverksamheten, t.ex. om vilken typ av oberoende ställning som krävs för det företag som utför besiktningen. Ett besiktningsorgan av typ A är helt fristående från uppdragsgivaren och får inte vara verksam i de enheter som besiktigas eller kontrolleras. Inte heller får besiktningsorganet eller dess personal anlitas i någon aktivitet som kan stå i konflikt med kraven på oberoende och integritet i besiktningsverksamheten. SWEDAC har framhållit att promemorians förslag till krav på oberoende i stort sett motsvarar det som gäller för ett typ A organ men att en bedömning av oberoende hos ett typ A organ kan vara mer omfattande än lagförslaget. Enligt SWEDAC bör lagförslaget lämna utrymme för detta.

De flesta remissinstanser som uttalat sig om kravet på oberoende är positiva men några har efterlyst förtydliganden av vad oberoende närmare innebär. Särskilt uppmärksammas är frågan om ett besiktningsorgan ska kunna hyra utrustning och lokaler av reparationsverkstäder. Sveriges Åkeriföretag anser t.ex. att verkstäder som ackrediterats för att "släcka tvåor" ska kunna hyra ut lokaler och utrustning till besiktningsorgan. SWEDAC har i sitt remissyttrande angående sådana konstruktioner framhållit att det är nödvändigt att i författningstext formulera krav som hindrar besiktningsorganet att försätta sig i en sådan beroendeställning. Samtidigt har SWEDAC uttryckt att det inte kan anses nödvändigt att besiktningsorganet äger sin egen utrustning utan att det måste anses tillräckligt att utrustning och lokaler hyrs eller leaseas stadigtvarande. Regeringen konstaterar att det av Sveriges Åkeriföretag skissade upplägget skulle strida mot syftet med kravet på oberoende. Förhållandet att ett besiktningsorgan hyr eller leasar utrustningen av någon som inte omfattas av katalogen av branscher innebär däremot inte

att det uppkommer något beroendeförhållande som är ägnat att skada förtroendet för besiktningsorganet.

Regeringen kan konstatera att formuleringen av kravet på oberoende som gäller för ett typ A organ enligt ISO-standarden inte innehåller någon exakt beskrivning av enskilda konstruktioner med den detaljeringsgrad som vissa remissinstanser tagit upp. Enligt denna gäller att kontrollorganet och dess personal som ansvarar för kontrollerna inte får vara konstruktör, tillverkare, leverantör, installatör, köpare, ägare, användare eller underhållsansvarig för de enheter som de kontrollerar, inte heller bemyndigad representant för någon av dessa parter. Kontrollorganet och dess personal får inte anlitas i någon aktivitet som kan stå i konflikt med kraven på oberoende vid bedömning och kraven på integritet avseende kontrollverksamhet. Speciellt får de inte vara direkt engagerade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller i underhåll av de enheter som kontrolleras, eller liknande konkurrerande produkter. Vidare påbjuds att alla intresserade parter ska ha tillgång till kontrollorganets tjänster utan otillbörliga finansiella eller andra villkor.

Enligt regeringens bedömning utgör vad som nu beskrivits angående typ A organ enligt ISO 17020 en god kommentar av vad som kan anses innefattas i det föreslagna uttrycket ekonomiskt, kommersiellt eller annat oberoende. Att i lagen formulera och avgränsa alla tänkbara konkreta konstruktioner av beroenden som är olämpliga i lagen skulle dock bli författningstekniskt komplicerat. Det är inte heller den teknik som används i ISO 17020. Att gå tillväga på det sättet riskerar också att få motsatt effekt genom att någon oförutsedd olämplig konstruktion skulle bli möjlig att använda. Emellertid bör lagförslaget kompletteras med ett bemyndigande som dels gör det möjligt att i förordning eller myndighetsföreskrifter peka ut typ A organ som den grad av oberoende som ska krävas. Ett sådant bemyndigande kan också användas för att i förordning eller myndighetsföreskrifter åstadkomma sådana preciseringar av kravet på oberoende som SWEDAC har efterlyst. Det ska dock framhållas att det finns en gräns för hur långtgående preciseringar som kan åstadkommas i författningstext utan att denna blir alltför kasuistisk. Vissa enskilda förhållanden kommer alltid att behöva prövas mot den föreslagna regeln och den vid varje tillfälle gällande ISO-standarden inom ramen för ansökningsförfarandet och den därpå följande löpande tillsynen.

Regeringen anser inte att kravet på oberoende bör utformas som ett renodlat bemyndigande. Kravet på oberoende är en viktig aspekt av förslaget och utgör samtidigt ett ingrepp i den privata företagsamhetens etableringsfrihet. Mot den bakgrunden bör kravet på oberoende komma till uttryck i lagen. Dessutom är den föreslagna lagregeln till skillnad från formuleringarna i ISO-standarden utformad med direkt sikte på fordonsbesiktningensmarknaden. Lagförslagets regel nämner t.ex. uttryckligen reparation och service av fordon men också yrkesmässig trafik som kräver trafikillstånd och biluthyrningsrörelse. Regeringen anser att ett förtydligande syfte uppnås med detta.

Den nu aktuella regleringen hör sakligt sett samman med de övriga tilläggskraven för ackreditering, t.ex. lämplighetskraven, och regeln

placeras därför lämpligen i det sammanhanget. Den nuvarande regeln i 4 kap. 4 § fordonslagen ska upphävas.

En del remissinstanser är kritiska till kravet på oberoende med hänvisning till att det orsakar inträdesbarriärer för företag som vill etablera sig på besiktningensmarknaden. Regeringen kan konstatera att det visserligen är riktigt att kravet på oberoende kan få sådana effekter men enligt regeringens bedömning är de sakskalet som talar för ett krav på oberoende alltför starka för att ignoreras. Att, som Trafikförsäkringsföreningen föreslagit, i stället förlita sig till att en omsorgsfull lämplighetsprövning och aktiv tillsynsverksamhet ska motverka oönskade effekter av intressekonflikter bedömer regeringen som en onödigt riskfylld väg. Kravet måste nämligen också ses mot bakgrund av den enskilde besiktningssköparens legitima intresse av att få en opartisk besiktning.

Den normale besiktningssköparen kommer att behöva förlita sig till att ett av besiktningsskötaren påstått fel som föranleder reparationsbehov verkligen är motiverat. För den enskilde skulle det riskera att skapa osäkerhet och bristande förtroende om besiktningsskötaren skulle ha ekonomiska intressen i t.ex. reparationsbranschen. De åtgärder som Trafikförsäkringsföreningen framhållit är visserligen betydelsefulla men de är samtidigt i första hand inriktade på själva besiktningsskötaren snarare än den enskilda besiktningstjänst som en viss kund köper. Regeringen anser därför att kravet på oberoende är motiverat och väger upp de nackdelar i form av inträdesbarriärer som det kan orsaka.

Paragrafens lydelse bör justeras för att åstadkomma det klargörande som Länsrätten i Hallands län efterlyst, nämligen att besiktningsskötaren förutom att undvika att stå i beroendeförhållande till någon som bedriver de angivna verksamheterna naturligtvis inte heller ska bedriva sådan verksamhet i egen regi. Detta sker enklast genom det förslag till skrivning länsrätten själv lämnat.

Sveriges MotorCyklister har i samband med kravet på oberoende framhållit vikten av att det sker enhetliga bedömningar. Regeringen delar denna utgångspunkt. Regeringens bedömning är att önskemålet tillförsäkras genom olika delar av förslaget. För det första kravet på ackreditering och att denna ska vara knuten till de föreskrifter som Transportstyrelsen kommer att meddela. För det andra genom den tillsynsordning som kommer att gälla.

Det är alltså SWEDAC som ska pröva om tilläggskraven är uppfyllda tillsammans med övriga villkor för ackreditering. Detta gäller inte bara kravet på oberoende utan också lämplighetskraven. Detta innebär att SWEDAC åläggs att pröva en del krav som inte är typiska för myndighetens hittillsvarande normala verksamhet. Prövningarna som påkallas är dock inte så många till antalet och utgör inte heller några reglerings- tekniska nyheter. Eventuella kostnadsökningar, t.ex. personella förstärkningar, med anledning av just dessa prövningar får finansieras genom SWEDAC:s eget avgiftsuttag, jfr. 20 § första stycket lagen om teknisk kontroll.

5.3.5 Kompetenskrav och rapporteringsrutiner m.m.

Regeringens förslag: Det ska införas ett särskilt bemyndigande om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på utbildning och kompetens för att anställas som besiktningstekniker. En regel som anger ett krav på att besiktningstekniker ska ha föreskriven utbildning och kompetens ska införas tillsammans med övriga tilläggskrav för ackreditering.

Regeringens bedömning: Fordonslagens definition av besiktningstekniker behöver inte ändras.

Promemorians förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *SWEDAC* har framhållit att det är viktigt att besiktningens verksamhet är transparent så att det går att följa upp missförhållanden. Det måste därför av besiktningens rapportering till vägtrafikregistret framgå vilken person som utfört besiktningen. Detta är av stort intresse när det gäller att avgöra om besiktningens åtgärder för att åtgärda missförhållanden är adekvata och därför betydelsefullt vid tillsynen. Regler om vad som ska finnas i vägtrafikregistret finns till stor del i bilaga 1 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Denna bör ändras så att det registreras vilken besiktningssman som utfört besiktningen. *Rikspolisstyrelsen* har uttalat oro för att omregleringen kan komma att medföra sämre förutsättningar för den samverkan mellan Polisen och Aktiebolaget Svensk Bilprovning som för närvarande sker i form av erfarenhetsutbyte kring utbildning i bedömningsgrund och utbyte av kunskap och statistik. *Statens institut för kommunikationsanalys* har framhållit vikten av att även en omreglerad besiktningens verksamhet med adekvata IT-system kan fylla uppgiften att ge upphov till sådant registerunderlag som gör det möjligt att framställa officiell statistik av hög kvalitet. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har uttryckt farhågor för att omregleringen kan leda till svårigheter och problem med framtagande av statistik när det gäller SCB:s beräkning av skaderisker vid vägtrafik. Denna fråga har inte behandlats i promemorian och den fortsatta handläggningen bör beakta frågan. *Vägverket* menar att en effektiv och säker informationshantering mellan de olika besiktningssaktörerna är central och att dessa frågor getts alltför litet utrymme i promemorian. I det sammanhanget är det ur konsumentperspektiv viktigt att det finns tillgång till rationella boknings- och betalningssystem. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* har understrukit vikten av personalens kompetens oavsett vilka företag som i framtiden ska utföra besiktningarna, inte minst för att säkerställa likformighet i besiktningarna. Bolaget har därvid pekat på vikten av framförhållning med ta fram och genomföra rätt utbildningar och därvid rekommenderat examination och certifiering. Rapporteringen bör liksom i dag ske på elektronisk väg. *Svenska Taxi-förbundet* har framfört liknande synpunkter vad gäller kompetens och utbildning. *Sveriges MotorCyklister* har framhållit vikten av att besiktningsteknikerna har kompetens för motorcyklar och har rest frågan om bokningssystem. *Motormännen* saknar ett förslag om hur kallelse till besiktning ska ske på en omreglerad marknad.

Motorhistoriska Riksförbundet har angående de i promemorian omnämnda byggbesiktningar som utförs av Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO) på uppdrag av Aktiebolaget Svensk Bilprovning framhållit att de inför registreringsbesiktningar på liknande sätt utfärdar intyg för identifikation av äldre fordon i eller uppbyggt till originalutförande. Det är inte rimligt att besiktningsorganen när det gäller äldre fordon ska inhämta denna kompetens. *Sveriges MotorCyklister* anser att SFRO bör få utföra besiktningar av ombyggda och amatörbyggda fordon. Inom SFRO finns en unik kompetens för denna kategori av fordon. För närvarande besiktas fordonen av SFRO som sedan skickar ett yttrande till Aktiebolaget Svensk Bilprovning, innan fordonet godkänns i registreringsbesiktning. SFRO är bäst lämpade att godkänna fordonen slutligt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: När monopolet kring besiktningsverksamheten kommer att upphöra är det angeläget att det finns garantier för att besiktningsarbetet även i fortsättningen kommer att utföras av besiktningstekniker med tillräckliga kvalifikationer. Inom ramen för ett besiktningsorgan kommer olika personer att arbeta med att utföra själva besiktningsarbetet. Fråga uppkommer om vilka kompetenskrav som ska ställas på dessa personer och deras kompetens i relation till ackrediteringen av besiktningsorganet. Denna fråga berör i förlängningen också frågan om hur utfallet av en viss besiktning ska rapporteras. Det finns nämligen ett intresse av att i efterhand kunna identifiera den som utfört en viss besiktning och rapporterat utfallet av densamma. Som SWEDAC påpekat är en sådan möjlighet av betydelse för att utföra en effektiv tillsyn.

Enligt den nuvarande regleringen i 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) definieras besiktningstekniker som den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar. I sammanhanget kan framhållas att det t.ex. inom Aktiebolaget Svensk Bilprovning finns intern praxis om vilken utbildning och kompetens en besiktningstekniker ska ha. Ordningen att besiktningsorganen själva upprätthåller en intern praxis i denna fråga kan fungera tillfredsställande så länge antalet besiktningsorgan är litet och staten har ett bestämmande inflytande i verksamheten. Det nu aktuella förslaget syftar emellertid till att förändra dessa förhållanden.

Enligt 3 kap. 3 § första stycket fordonslagen har en besiktningstekniker vid kontroll enligt lagen rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i ett fordon. Som påpekas i regeringens proposition 2001/02:130 Fordonslag, m.m. på s. 86 inkräktar dessa rättigheter på det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan och liknande intrång och de måste därför vara reglerade i lag. I detta sammanhang kan också erinras om regeln om en besiktningsteknikers rätt att provköra fordon i 3 kap. 4 § fordonslagen. Däremot är det besiktningsorganet och inte besiktningsteknikern som meddelar de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till fordons säkerhet eller lämplighet i trafik, jfr. 3 kap. 6 § fordonslagen.

Regeringen ser inga skäl att ändra den nu beskrivna ordningen med anledning av den föreslagna omregleringen. De rättigheter som för närvarande tilldelas en besiktningstekniker anställd av t.ex. Aktiebolaget

Svensk Bilprovning behöver förstås tillkomma även besiktningstekniker som arbetar hos ett ackrediterat besiktningsorgan.

I praktiken utförs en kontrollbesiktning av bara en person. Med nuvarande ordning betecknas denne som besiktningstekniker. Det måste kunna förutsättas att den som utför kontrollbesiktningen ska rapportera in utfallet på elektronisk väg och att det sker på ett sådant sätt att besiktningsteknikern kan identifieras i efterhand. På så sätt blir det också möjligt att kunna se vilka slags fel som den enskilde besiktningsteknikern funnit för olika slags fordon. Detta har betydelse för möjligheten att fullgöra en verksam tillsyn, se vidare om tillsyn i avsnitt 5.5. Eftersom kontrollbesiktningarna i praktiken utförs av bara en person är det viktigt att det säkerställs att denna person har adekvat och tillräcklig kompetens.

När det gäller de övriga besiktningsformerna så skiljer sig särskilt registrerings- och lämplighetsbesiktningarna på vissa punkter från kontrollbesiktningarna. Det krävs en delvis annan form av kompetens för att utföra dessa besiktningar, t.ex. en kompetens som är mer regelinriktad än vad som gäller för kontrollbesiktningarna. Dessa besiktningar är också typiskt sett att betrakta som tekniskt mer komplicerade. För dessa besiktningsformer är det också vanligt att fler än en person är involverade i utförandet av själva besiktningsarbetet.

Även för dessa besiktningar måste det kunna förutsättas att utfallet av dem ska kunna rapporteras på elektronisk väg. Behovet av att i efterhand kunna identifiera vem som utfört själva besiktningsarbetet är inte lika framträdande som för kontrollbesiktningarna men likväl finns ett behov av att kunna identifiera vem som stått för slutrapporteringen.

Det är inte lämpligt att i lag lägga fast de närmare detaljerna om vilka konkreta utbildnings- och kompetenskrav som ska gälla. Detsamma gäller det närmare detaljerna kring och upplägget av rapporteringsrutinerna. Detta gäller såväl med avseende på datatekniska frågor om gränssnitt som sakliga frågor om rapporteringens innehåll. Detaljerna i dessa frågor bör i stället regleras i förordning eller genom myndighetsföreskrifter.

Den gjorda bedömningen medför inga behov av att ändra den nu gällande definitionen av besiktningstekniker. Det krav på anställning som gäller för närvarande bör alltså finnas kvar. Dock behöver enligt vad som framgått ovan vissa detaljer kring utbildnings- och kompetenskrav men också rapporteringsrutiner regleras genom förordning eller myndighetsföreskrifter. För detta krävs bemyndiganden och regeringen återkommer i avsnitt 5.8 till den närmare utformningen av dessa bemyndiganden. Till sammans med de övriga bestämmelserna om tilläggskrav för ackreditering ska dock införas ett krav på att de utbildnings- och kompetenskrav som det kommer att finnas föreskrifter om också ska vara uppfyllda. Denna paragraf ska i förtydligande syfte formuleras något annorlunda än i promemorians förslag och innehålla en direkt hänvisning till bemyndigandet i 5 kap. 8 §.

Regeringen konstaterar att vad som nu anförts ansluter väl till de synpunkter SWEDAC lämnat om rapporteringsrutinerna och rapporteringens innehåll. Som nyss nämnts kommer detaljerna att regleras i förordning eller genom myndighetsföreskrifter. I det sammanhanget kommer också frågeställningar och farhågor som Rikspolisstyrelsen, Vägverket, Statens

institut för kommunikationsanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut tagit upp att övervägas och behandlas.

Aktiebolaget Svensk Bilprovning påpekanden om kompetens och utbildning är relevanta och beaktansvärda. Regeringen konstaterar dock att lagförslaget innehåller ett sådant bemyndigande som behövs för att närmare kunna reglera dessa förhållanden i förordning eller genom myndighetsföreskrifter. På så sätt kommer det att vara möjligt att uppnå de positiva effekter som ligger i att besiktningsteknikerna tillförsäkras en god utbildning och kompetens. Detsamma gäller synpunkterna i detta ämne som framförts av Sveriges MotorCyklister och Svenska Taxiförbundet.

Regeringen noterar den frågeställning som Motorhistoriska Riksförbundet tagit upp om äldre fordon. Enligt Vägverkets föreskrifter om teknisk identifiering av fordon (VVFS 2007:490) rekommenderas i vissa situationer när det gäller historiska fordon bedömningar gjorda eller intyg utfärdade av Motorhistoriska Riksförbundet. Regeringen kan inte se några skäl att här lämna förslag som skulle ändra denna ordning. Det är enligt regeringens bedömning fullt rimligt att sakkunskap i dessa lite speciella fall kan tas till vara på bra sätt och inte behöver upparbetas av besiktningsorganen i varje enskild besiktning. Det ska emellertid understrykas att det även i sådana situationer formellt kommer att vara besiktningsorganet som utför och ansvarar för den slutliga besiktningen. Eventuella brister därvidlag kan ges återverkningar på det ackrediterade besiktningsorganet och inte på den som gjort en förberedande bedömning eller utfärdat ett intyg.

När det gäller Sveriges MotorCyklisters synpunkt om de s.k. byggbesiktningarna så kommer alltså SFRO inte att kunna utföra den slutliga besiktningen med mindre än att de ackrediteras som besiktningsorgan. Förslaget är dock inte avsett att förhindra att SFRO liksom i den nuvarande ordningen utses att utfärda intyg rörande amatörbyggda och ombyggda fordon inför en slutlig besiktning av dem.

5.4 Besiktningsorganens verksamhet

5.4.1 Omprövning

Regeringens förslag: Finner ett besiktningsorgan att ett beslut som det meddelat är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning ska besiktningsorganet ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium* har efterlyst en närmare utredning och konsekvensanalys avseende överklagandeordningen inom fordonsområdet. Kollegiet har gjort bedömningen att det nuvarande överklagandeförbudet enligt 5 kap. 6 § fordonslagen strider mot Europa-konventionens krav på enskildas rätt till domstolsprövning. *Bilimpör-*

törernas Riksförbund har invänt mot att det inte går att överklaga Transportstyrelsens beslut angående besiktning till domstol och tillagt att Transportstyrelsens handläggningstider är för långa. *Sveriges Motor-Cyklister* har framfört liknande synpunkter. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* har påpekat ett behov av att säkerställa tillgången till handlingar hos besiktningsorgan som kan komma att upphöra med verksamheten. Bolaget har därvid påpekat att förutsättningarna för elektronisk arkivering hos Transportstyrelsen bör övervägas.

Skälen för regeringens förslag:

Genom den nuvarande lydelsen av 4 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) ges besiktningsorganen en uttrycklig rätt att fatta beslut som innebär myndighetsutövning på fordonsområdet. Där sägs att besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar inom respektive organs kontrollområde. Ett sådant överlämnande måste enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen ske med stöd av lag. Besiktningsorganen är för närvarande organiserade i bolagsform och utgör därför inte förvaltningsmyndigheter i förvaltningslagens (1986:223) mening. Den lagen är därför inte tillämplig på bolagens handläggning av ärenden. Lagrådet yttrade följande i anslutning till införandet av den nu aktuella bestämmelsen (prop. 2001/02:130 s. 189):

Besiktningsorganen fattar beslut som innebär myndighetsutövning mot enskilda. Som sägs i författningskommentaren /---/ 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 kap. 6 § 3, och har sannolikt en förtroendestärkande effekt för besiktningsorganen.

Regeringen framhöll att ärendenas tekniska karaktär medförde att behovet av andra regler om ärendehantering än sådana som anger vad som ska kontrolleras var relativt litet. Regeringen hänvisade också till ett antal bestämmelser om protokollförande och dokumentationsskyldighet som redan fanns i fordonskungörelsen (1972:595). Motsvarande bestämmelser skulle kunna meddelas även med stöd av den föreslagna fordonslagens bemyndiganden. När det särskilt gällde omprövningsmöjligheterna hänvisades till ett kvalitetssystem som Aktiebolaget Svensk Bilprovning tillämpade och som innehöll en omprövningsmöjlighet av resultatet av t.ex. en kontrollbesiktning. Det påpekades dock

att en författningsreglering skulle kunna bli nödvändig om Aktiebolaget Svensk Bilprovning skulle börja tillämpa andra rutiner.

Enligt det kvalitetssystem, standarden ISO 17020 (tidigare EN45004), som Aktiebolaget Svensk Bilprovning tillämpar omprövar bolaget efter klagomål resultatet av t.ex. en kontrollbesiktning. Överklagandeförbudet i 5 kap. 6 § fordonslagen påverkar inte detta åtagande.

Enligt den ordning som gäller för närvarande finns i 5 kap. 4 § fordonslagen en huvudregel om att beslut enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats enligt lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När det gäller beslut om körförbud som meddelats av bl.a. ett besiktningsorgan och beslut i ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning gäller dock en annan ordning enligt lagens 5 kap. 5 §. I sådana fall får beslutet överklagas hos Transportstyrelsen. Med andra ord så kan ett beslut om körförbud som meddelas vid en kontrollbesiktning överklagas även om alltså beslut i ett ärende om kontrollbesiktning inte återfinns bland de beslut som kan överklagas enligt 5 kap. 5 § fordonslagen. Överklagande får i samtliga fall ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet ska ges in till Transportstyrelsen, jfr. 5 kap. 5 § andra stycket fordonslagen.

Genom de nu aktuella förslagen kommer besiktningsverksamhet att kunna utföras av en lång rad olika enskilda subjekt. Det saknas skäl att på grund av denna förändring ändra möjligheterna att överklaga sådana beslut, jfr. 5 kap. 5 och 6 §§ fordonslagen. Besiktningsverksamheten kommer även i fortsättningen att innefatta myndighetsutövning mot enskilda. I detta avseende innebär förslaget inga förändringar.

Det kan finnas fog för farhågan att det inte kommer att vara möjligt att som under den nu gällande ordningen ha uppsikt över att besiktningsorganen verkligen tillämpar godtagbara omprövningsmöjligheter. Detta eftersom systemet ska fungera för många olika aktörer sett i belysning av att ISO-standardens reglering av omprövningsmöjligheten är ganska vag och övergripande till sin karaktär. Det finns därför ett starkare behov av att författningsbinda en sådan skyldighet än när lagrådet reste frågan i det nyss nämnda lagstiftningsärendet.

Den regel som behövs kan utformas med viss ledning av den generella regeln om omprövningsskyldighet i 27 § förvaltningslagen. Enligt denna lag ska ett överklagande ges in till den myndighet som har meddelat det överklagade beslutet. Lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämpas på överklagade beslut av bolag och andra enskilda organ, som enligt särskilda bestämmelser får överklagas till bl.a. förvaltningsmyndighet. Av lagens 2 § andra stycke följer att ett överklagande ska ges in till den myndighet som ska pröva överklagandet, jfr. i sammanhanget innehållet i 5 kap. 5 § andra stycket fordonslagen.

Den i förhållande till förvaltningslagen omvända ordningen har i förarbetena till fordonslagen kommenterats ur praktisk synvinkel. Överklagandemyndighetens prövning kan därmed ske i nära anslutning till överklagandet och hela proceduren torde kunna ske tämligen omgående och på ett för fordonssägaren effektivt sätt, se prop. 2001/02:130 s. 99. Eftersom överklagandet sålunda är avsett att snabbt komma under överklagandemyndighetens bedömning menar regeringen att det saknas skäl

för en sådan reglering som motsvarar 27 § första stycket andra meningen förvaltningslagen angående skyldighet att ompröva även om beslutet överklagas såvida inte inhibition begärs. Ordningen att överklagandet ska ges in till överklagandemyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, innebär att det saknas skäl för att införa en reglering som motsvarar andra stycket i 27 § förvaltningslagen angående att omprövningsskyldigheten inte gäller för det fall att handlingarna i ärendet överlämnats till högre instans.

När det gäller frågor om protokollförande och dokumentations-skyldighet kan samma bedömning göras som regeringen gjorde i det ovan nämnda lagstiftningsärendet, jfr. 5 kap. 8 § första stycket 1 fordonslagen. Det finns med andra ord redan ett bemyndigande som omfattar en möjlighet att reglera frågorna. I detta sammanhang kommer således frågan som rests av Aktiebolaget Svensk Bilprovning att uppmärksammas. Det är alltså regeringens avsikt att införa regler om protokollförande och dokumentations-skyldighet i förordning.

När det särskilt gäller arkivering och gallring kan anmärkas att Riksarkivet i föreskrift (RA-MS 2005:51) om gallring hos AB Svensk Bilprovning lämnat föreskrifter om efter vilka frister olika handlingar/uppgifter får gallras. En liknande föreskrift som gäller för alla enligt fordonslagen ackrediterade besiktningsorgan bör kunna utarbetas utan svårighet. När det gäller besiktningsorgan som kommer att upphöra med sin verksamhet så gäller enligt 2 kap. 4 § andra stycket första meningen offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i förening med 2 § arkivlagen (1990:782) 11 § i den senare lagen, jfr. avsnitt 5.4.3. Enligt denna 11 § ska ett besiktningsorgan som upphört med sin verksamhet överlämna sitt arkiv till en arkivmyndighet, dvs. Riksarkivet, såvida inte regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer något annat.

När det gäller den av Kommerskollegium och Bilimportörernas Riksförbund resta kritiken avser inte den de förslag som lämnas i denna lagrådsremiss. Den tar i stället sikte på nu gällande överklagandeordningen. Promemorian innehåller inga förslag att ändra denna ordning och frågeställningen omfattas därför inte av beredningsunderlaget. I sammanhanget kan dock nämnas att det av regeln i 3 § andra stycket förvaltningslagen följer att bestämmelserna om överklagande i den lagen alltid tillämpas om det behövs för att tillgodose rätten till domstolsprövning av civila rättigheter enligt Europakonventionen.

5.4.2 Rapporteringsskyldighet

Regeringens bedömning: Den rapporteringsskyldighet som gäller för besiktningsorgan enligt 4 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) bör vara kvar. Skyldighetens närmare innehåll behöver dock förtydligas. Detta kan ske i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens bedömning: Det övergripande syftet med alla de besiktningsformer som berörs av detta förslag är att de ska bidra till att högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppfylls. För att detta ska fungera på ett bra sätt krävs att Transportstyrelsen och andra

myndigheter som kommer ges rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning informeras om iakttagelser av betydelse för respektive myndighets verksamhet. Redan i dag finns i 4 kap. 5 § fordonslagen (2002:574) en regel som tillgodoser detta intresse. De förändringar av besiktningens verksamhet som nu föreslås inverkar inte på betydelsen eller behovet av denna rapportering. Regeln bör därför finnas kvar.

Mot bakgrund av att förslaget innebär att det ska kunna finnas många olika, även mindre, aktörer på besiktningensmarknaden finns dock en risk för att det kan bli svårt och betungande för besiktningensorganen att avgöra den närmare omfattningen av och det närmare innehållet i rapporterings-skyldigheten. Ett bemyndigande som lämnar möjlighet att låta Transportstyrelsen föreskriva om omfattningen av och innehållet i rapporterings-skyldigheten finns dock redan genom den nu gällande lydelsen av 5 kap. 8 § första stycket första punkten fordonslagen.

5.4.3 Handlingsoffentlighet och sekretess

Regeringens bedömning: Det behövs inga ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) för att besiktningensorganens verksamhet enligt detta förslag ska omfattas av handlingsoffentlighet i samma utsträckning som för närvarande.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt 2 kap. 4 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndigheter i tillämpliga delar gälla också handlingar hos de organ som anges i bilagan till lagen, om handlingarna hör till den verksamhet som nämns där. Dessa organ ska vid tillämpningen av offentlighets- och sekretesslagen jämföras med myndigheter. Offentlighets- och sekretesslagen trädde i kraft den 30 juni 2009 och ersatte då sekretesslagen (1980:300). Regleringen har utan några ändringar i sak förts över från den gamla till den nya lagen. I bilagan finns besiktningensorgan enligt fordonslagen (2002:574) upptagna och den verksamhet som nämns för dessa organ är fordonskontroll enligt samma lag.

Handlingsoffentligheten har som huvudsyfte att utgöra en garanti för rätts säkerhet och effektivitet i förvaltningen. Intresset av insyn i offentlig verksamhet gör sig gällande oavsett vilken yttre form som valts för verksamheten. Frågan om handlingsoffentlighet ska gälla i ett enskilt organs verksamhet bör i första hand aktualiseras beträffande de organ som det framstår som mest angeläget att reglera från offentlighetssynpunkt, nämligen de organ som handhar myndighetsutövning mot enskilda. Vilka organ som ska omfattas bör avgöras efter en prövning av de specifika förhållanden som råder på det särskilda området (se prop. 1986/87:151 s. 148–151).

När det gäller frågan om insyn i verksamhet som rör fordonskontroll enligt fordonslagen har således den prövning som ska ske utfallit på det sätt som nyss beskrivits. De förändringar som föreslås i denna lagråds-

remiss inverkar inte på denna bedömning. Besiktningsorganen kommer nämligen att utöva verksamhet som innefattar samma mått av myndighetsutövning som nu. Organens verksamhet bör därför även i fortsättningen vara föremål för insyn i den utsträckning som följer av gällande reglering. I den aktuella verksamheten har behovet av sekretess för enskilda ekonomiska och personliga förhållanden tillgodosetts genom 30 kap. 27 § offentlighets- och sekretesslagen. Genom att handlingsoffentligheten gjorts tillämplig på verksamheten följer också en skyldighet för det enskilda organet att bl.a. iaktta bestämmelserna om myndigheters hantering av allmänna handlingar i 4-6 kap. offentlighets- och sekretesslagen. Som framgått ovan (avsnitt 5.4.1) är en ytterligare konsekvens att bestämmelserna i arkivlagen (1990:782) är tillämpliga i den angivna verksamheten.

Det kan framhållas att den nämnda regleringen alltså endast är tillämplig på handlingar som hör till den verksamhet som nämns i bilagan till offentlighets- och sekretesslagen, dvs. fordonskontroll enligt fordonslagen. Handlingar som t.ex. rör ett besiktningsorgans affärsmässiga förhållanden omfattas således inte.

5.5 Tillsynsansvar och vägtrafikregistret

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska utöva en övergripande tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i fordonslagen (2002:574). Styrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

SWEDAC ska bedriva sådan tillsyn som följer av lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Den nuvarande lydelsen av 5 kap. 3 a § fordonslagen har motsvarande innebörd i sak men innehåller även en del preciseringar. Paragrafen i fordonslagen behöver kompletteras såvitt avser de tilläggskrav för ackreditering som tillkommer genom denna lagrådsremiss förslag och de krav som kommer att ställas i myndighetsföreskrifter.

I 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska som en ny sjätte punkt tilläggas att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av sådan tillsyn som avses i den förlagna lydelsen av 5 kap. 3 a § fordonslagen, i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

I 6 § lagen om vägtrafikregister ska tilläggas att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser genomförande och utfall av fordonsbesiktning och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och SWEDAC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt den föreslagna lydelsen av 5 kap. 3 a § fordonslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Regeringen föreslår att det utöver vad som föreslås i promemorians förslag angående tillsyn att det ska anges att besiktningsorganen ska leva upp till krav som anges i föreskrivande myndighets föreskrifter. Reger-

ingen föreslår dessutom vissa kompletteringar i lagen om vägtrafikregister.

Remissinstanserna: *SWEDAC* anser att det bör förtydligas att tillsynen enligt den föreslagna lydelsen av 5 kap. 3 a § andra stycket fordonslagen även ska omfatta att besiktningsorganen lever upp till krav som anges av föreskrivande myndighet. *Transportstyrelsen* har framhållit att det för att säkerställa en lagenlig behandling av förekommande personuppgifter och för att kunna registrera nödvändiga uppgifter samt för att kunna använda uppgifterna för tillsyn på det sätt som avses enligt promemorian behövs kompletteringar av 5 och 6 §§ i lagen om vägtrafikregister. *Naturvårdsverket* har framhållit vikten av att verksamhetens kvalitet och kontrollambition säkerställs genom en god tillsyn. *Vägverket* har uttalat att en omreglering kräver ett mycket kraftfullt kontrollsystem grundad på effektiv tillsyn, ett tydligt rollspel mellan de inblandade aktörerna samt uppföljningssystem som möjliggör stringenta kontroller av besiktningsverksamheten. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* har uttryckt att det är svårt att bedöma om den föreslagna regleringen av tillsyn m.m. kommer att vara tillräcklig och samtidigt understrukt vikten av en kraftfull tillsyn mot bakgrund av att myndighetsutövning överläts på enskilda. En utvärdering efter exempelvis fem år kan vara ett sätt att hantera osäkerheten. *Motormännen* har uttryckt oro för att tillsynssystemet inte kommer att fungera som det är tänkt och menar att behovet av tillsyn i denna typ av omregleringar underskattas. Denna del av förslaget bör analyseras vidare. *Motorbranschens Riksförbund* menar att den utvärdering som ska göras efter att marknaden öppnats för konkurrens ska göras av Konkurrensverket. *Konkurrensverket* vill att en myndighet ska informera fordonsägarna om inställelse till besiktning och att frågor om tillsyn och uppföljning ska ges hög prioritet. *A-Katsastus Oy* har framfört att information om när ett fordon ska besiktigas är en av de viktigaste faktorerna för att en fungerande marknad ska uppkomma. För att detta ska fungera är det avgörande att alla aktörer kommer att få tillgång till de databaser som Aktiebolaget Svensk Bilprovning i dag baserar sina kallelser på. Det får sedan vara de olika aktörernas uppgift att på eget initiativ upplysa fordonsägarna om när fordonet behöver besiktas varvid den enskilde fordonsägaren får ett antal olika alternativ att ta ställning till.

Skälen för regeringens förslag:

När fordonslagen tillkom beaktades synpunkter som lämnats av *SWEDAC* om att myndigheten hade ett oklart tillsynsansvar enligt den dåvarande regleringen i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Preciserande förändringar gjordes som innebar att tillsynen koncentrerades till besiktningsverksamhetens tekniska del (se prop. 2001/02:130 s. 94 f). Regleringen placerades i 4 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) och det sakliga innehållet i paragrafen är sedan den 29 april 2009 flyttat till 5 kap. 3 a §. I den paragrafens andra stycke har också det tidigare innehållet i 4 kap. 7 § fordonslagen om vissa tillsynsbefogenheter tillagts. Dessa befogenheter motsvarar för övrigt vad som framgår av 18 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Den avfattning lagtexten har för närvarande beskriver på ett bra sätt den tillsyn som SWEDAC ska utföra. De regler om tillsyn som finns i lagen om teknisk kontroll beskriver bara på ett övergripande sätt vad tillsynen innebär, jfr. 17 § lagen om teknisk kontroll. Regeln i 5 kap. 3 a § fordonslagen innehåller sådana preciseringar av tillsynsansvaret som behövs även med det nu aktuella förslaget. Dessutom behövs de för att särskilja SWEDAC:s tillsyn från den mera övergripande tillsyn som Transportstyrelsen tilldelas genom detta förslag, se nedan. De preciserande skrivningar som infördes i samband med fordonslagens tillkomst bör därför vara kvar vid sidan av vad som ändå gäller enligt 17 § lagen om teknisk kontroll.

Genom de tilläggskrav för ackreditering som regeringen föreslår tillkommer vissa moment som också behöver omfattas av SWEDAC:s tillsyn. Regeln behöver därför kompletteras i detta avseende. SWEDAC menar därutöver att det av den föreslagna regeln i 5 kap. 3 a § fordonslagen uttryckligen bör framgå att tillsynen ska avse att besiktningsorganen lever upp till krav som anges av föreskrivande myndighet. Förslaget innebär att tillsynen ska omfatta t.ex. den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna. Som SWEDAC framhåller kommer sådana förhållanden att regleras i myndighetsföreskrifter. Regeringen finner därför att SWEDAC:s påpekande bör föranleda en justering av lagtexten.

Regeln i 5 kap. 3 a § andra stycket fordonslagen om vilka befogenheter som tillkommer SWEDAC i samband med tillsyn utgör en dubbelreglering i förhållande till vad som ändå kommer att gälla enligt 18 § lagen om teknisk kontroll när besiktningsorgan kommer att vara ackrediterade och den regeln kan därför upphävas. Förhållandet att SWEDAC även ackrediterar verkstäder som kan ”släcka tvåor” enligt fordonsförordningen (2002:925) inverkar inte på bedömningen. Denna ackreditering tar inte sikte på besiktningsorgan utan verkstäder och lyder därför under en egen tillsynsordning enligt lagen om teknisk kontroll.

Transportstyrelsen kommer som nämnts ovan att vara föreskrivande myndighet för stora delar av de olika krav angående trafiksäkerhet och miljökontroll som omfattas av besiktningsverksamheten. SWEDAC ska utföra den tillsyn som beskrivits ovan men det finns också ett behov av en mer övergripande tillsyn av faktorer som inte i första hand är tekniska till sin karaktär. Transportstyrelsen tilldelas därför ett tillsynsansvar över att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Det kan med avseende på frågan om Transportstyrelsens tillsyn anmärkas att styrelsen kommer att ges ett bemyndigande att föreskriva bl.a. om besiktningsorgans rapportering, se avsnitt 5.8. Härigenom blir det möjligt för styrelsen att föreskriva sådana skyldigheter för besiktningsorganen som behövs för att ge upphov till det för tillsynen nödvändiga informationsunderlaget.

I promemorian har i olika sammanhang beskrivits att besiktningsorganen genom att fullgöra olika rapporteringskrav kommer att ge upphov till ett tillsynen nödvändigt informationsunderlag, se t.ex. avsnitt 5.4 och 5.7 i promemorian. Som Transportstyrelsen påpekat kommer denna information att kunna innehålla personuppgifter. Det kan vara fråga om namn på besiktningstekniker som utfört en besiktning eller indirekta

personuppgifter knutna till fordonsägaren som registreringsnummer eller chassinummer.

Regeringen finner mot bakgrund av vad Transportstyrelsen påpekat att lagen (2001:558) om vägtrafikregister behöver kompletteras i två avseenden. För det första behövs en komplettering av lagens 5 § där det anges för vilka ändamål vägtrafikregistret har till uppgift att innehålla uppgifter för. Som en ny sjätte punkt ska därför införas att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen, i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen. För det andra bör lagens 6 § kompletteras så att det anges att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser genomförande och utfall av fordonsbesiktning och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och SWEDAC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen.

Det kan i detta sammanhang framhållas att det är regeringens avsikt att låta Transportstyrelsen genomföra en nulägesanalys av den svenska besiktningsverksamheten inför det att denna verksamhet öppnas för konkurrens. I samband med detta ska Transportstyrelsen i samråd med Konkurrensverket ta fram relevanta nyckeltal och mätvärden som ska kunna underlätta jämförelser över tid i de kommande marknadsuppföljningarna. Det kan t.ex. röra sig om priser, koncentrationsgrad på marknaden, tjänsteinnehåll, geografisk spridning m.m. Efter att besiktningsverksamheten har öppnats för konkurrens ska Transportstyrelsen följa marknadsutvecklingen i samarbete med Konkurrensverket. Bedömningen ska sedan ligga till grund för om det finns skäl att använda sig av ytterligare reglering, eller om det finns skäl att avskaffa t.ex. regleringen om utbud.

Det är regeringens uppfattning att de farhågor och önskemål som Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Vägverket och Motormännen gett uttryck för kommer att omhändertas genom den tillsyn som SWEDAC respektive Transportstyrelsen kommer att utföra. I det sammanhanget ska inte minst det särskilda tillsynsverktyg som beskrivs i avsnittet nedan framhållas. Regeringen delar Statens väg- och transportforskningsinstituts uppfattning om vikten av kraftfull tillsyn mot bakgrund av att myndighetsutövning överläts på enskilda. Det kan förstås uppkomma skäl att i framtiden göra en utvärdering av tillsynsordningen och andra aspekter av omregleringen. Regeringen finner dock inte skäl att i denna lagrådsremiss närmare beröra utformningen av sådana eventuella utvärderingar.

Tillgång till vägtrafikregistret

Konkurrensverkets synpunkt och A-Katsastus Oy:s synpunkt om tillgång till information föranleder regeringen att beröra ett antal frågor som har anknytning till lagen (2001:558) om vägtrafikregister även om de inte bedöms påkalla några lagändringar. På en omreglerad marknad kommer det naturligtvis att finnas ett intresse för aktörerna på marknaden att marknadsföra sitt tjänsteutbud riktat mot fordonsägaren. Information för att kunna identifiera fordonsägare i detta syfte återfinns i vägtrafik-

registret. I 5 § lagen om vägtrafikregister regleras registrets ändamål och innehåll. Av paragrafens femte punkt följer att registret bl.a. har till ändamål att tillhandahålla uppgifter för uttag för direkt marknadsföring om information av fordonsägare med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen. Detta utgör en möjlighet för en aktör på besiktningensmarknaden att komma åt information för att använda i marknadsföringssyfte.

Av 9 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen följer att styrelsen får sälja uppgifter till bl.a. enskilda ur den del av vägtrafikregistret som avser fordonsregistrering och som styrelsen för enligt förordningen om vägtrafikregister. Sådana uppgifter får lämnas ut på terminal, på medium för automatisk databehandling eller på annat sätt.

Besiktningsoorganen kommer emellertid också att behöva ha tillgång till s.k. direktåtkomst till vägtrafikregistret för att kunna utföra själva besiktningensarbetet. I 8 § lagen om vägtrafikregister anges att direktåtkomst till personuppgifter får medges endast för sådana ändamål som anges lagens i 5 § 1 – 3. Med direktåtkomst avses att den som använder registret på egen hand kan söka i detta, dock utan att kunna bearbeta eller på annat sätt påverka innehållet. Av 5 § första punkten lagen om vägtrafikregister följer att vägtrafikregistret i fråga om personuppgifter ska ha till ändamål att innehålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller kommunen ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om bl.a. fordonsägare. Uppgift i fråga om fordonsägare utgör en personuppgift.

I prop. 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister m.m. uttalades på s. 76 att vägtrafikregistrets ändamålsbestämmelse borde utformas så att vägtrafikregistrets uppgifter kan användas även för författningsreglerad verksamhet som har delegerats till enskilda. Det uttalas vidare att det kan vara fråga om verksamhet för vilka myndigheter ansvarar men som många gånger överläts till annan vad gäller själva utförandet. Besiktningsoorganen enligt detta förslag kommer således att omfattas av 5 § första punkten i lagen om vägtrafikregister då det till dem överläts att utföra författningsreglerad verksamhet.

När det särskilt gäller frågan om utskick till fordonsägare om bokning av tid för kontrollbesiktning kan konstateras att detta för närvarande är något som ombesörjs av besiktningsoorganen, t.ex. Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Regeringen bedömer att även besiktningsoorganen på den omreglerade marknaden kommer att kunna ombesörja denna uppgift.

5.6 Kvalitetstillsyn

Regeringens förslag: Ett besiktningsorgan ska på uppmaning av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att

1. lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningar utförs, och
2. lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär.

Transportstyrelsen ska rapportera utfallet av stickprovskontrollerna till SWEDAC.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *SWEDAC* har beträffande den beskrivning som lämnats i promemorian anført att myndigheten inte kan följa upp kvaliteten på utförda besiktningar men att deras tillsyn vanligtvis omfattar även metodik, vilket sker genom bevittning av moment i arbetet. Det är lämpligt att detta gäller även för besiktningsorgan enligt fordonslagen. Eftersom det är Transportstyrelsen som ska utvärdera kvaliteten av utförda besiktningar behöver resultaten finnas tillgängliga i en databas. *Lastfordonsgruppen* vill att det säkerställs att Transportstyrelsen har resurser att klara efterlevandekontrollen av de olika besiktningsorganen mot bakgrund av de problem med tillgänglighet på landbygden och pris som visat sig efter den finska omregleringen. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* och *Svenska Taxiförbundet* tillstryker promemorians förslag om kvalitetstillsyn.

Skälen för regeringens förslag: De olika slags tillsyn som *SWEDAC* respektive Transportstyrelsen ska ägna sig åt har beskrivits i föregående avsnitt. Genom att ge Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om rapporteringsskyldigheter för besiktningsorgans rapportering av genomförande och utfall av utförda fordonsbesiktningar och andra uppgifter ges myndigheten möjlighet att föreskriva om sådant informationslämnande som behövs för att kunna utföra tillsynsuppgifterna, jfr. avsnitt 5.8. Emellertid är det angeläget att det också finns verktyg för att tillförsäkra att den information som lämnas är tillförlitlig.

SWEDAC:s tillsyn omfattar endast förhållanden som medför att ett företag ska erhålla och upprätthålla ackrediteringen. *SWEDAC*:s tillsyn kommer därför inte att avse kvalitetsfaktorer rörande besiktningsutfallet, t.ex. att fordon inte godkänns när de bör underkännas och tvärtom. Kunskap om sådana kvalitetsfaktorer är av avgörande betydelse för att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sin övergripande tillsynsuppgift beträffande att besiktningsmarknaden fungerar väl.

Enligt en studie som Vägverket utförde på 90-talet rörande en då eventuell omreglering beträffande kontrollbesiktningar nåddes slutsatsen att s.k. referensbesiktningar var det mest kostnadseffektiva sättet att kvalitetssäkra resultatet av utförda kontrollbesiktningar. Genom att utföra stickprov av viss omfattning bedömdes förutsättningar skapas för ett statistiskt säkerställt referensutfall. En referensbesiktning innebär att den som referensbesiktat själv utför en besiktning. En ordning som innebar att Transportstyrelsen skulle utföra referensbesiktningar skulle dock innebära ett svårmotiverat ingrepp i upplägget att det ska vara ackre-

diterade besiktningsorgan och inte en myndighet som ska utföra besiktningarna. Detta föreslås därför inte.

Transportstyrelsen bör i stället ges en möjlighet att genomföra stickprov av ett visst besiktningsorgan. Ett besiktningsorgan ska därför i lagen åläggas att på anmaning av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningar utförs samt lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär. Detta innebär att Transportstyrelsen kommer att kunna övervaka och följa utförandet av besiktningarna på ett visst besiktningsorgan, dock inte att överpröva utan bara notera utfallet av besiktningen.

Med anledning av det som SWEDAC påpekat om promemorians beskrivning vill regeringen framhålla att detta förslag inte har någon intention att ingripa i förhållanden som normalt omfattas av SWEDAC:s tillsyn. Det Transportstyrelsens tillsynsverktyg som berörs i detta avsnitt bör således inriktas på besiktningsutfallet. Regeringen bedömer dock att det inte är önskvärt eller ens möjligt att dra någon knivskarp gräns i detta sammanhang vilket innebär att Transportstyrelsen inte kommer att vara förhindrad att bedöma förhållanden som tar sikte på metodik. Detta måste styrelsen kunna göra för att kunna fullgöra sin tillsynsuppgift enligt förslaget, t.ex. med avseende på teknikutveckling.

Avsikten med den nu beskrivna befogenheten är inte att den ska förenas med någon sanktionsmöjlighet för Transportstyrelsen. Emellertid kan det vid utövandet av befogenheten framkomma information som kan ha betydelse för ackrediteringen. Transportstyrelsen ska därför tillstålla SWEDAC en rapport om utfallet av varje stickprovskontroll som utförs. Regeringen kan inte se något behov av att i författning reglera upprättandet av någon särskild databas för just dessa uppgifter.

Transportstyrelsen ska kunna ta ut en avgift av besiktningsorgan för kostnaderna för den nu beskrivna tillsynen. När det gäller bemyndigande härför se avsnitt 5.8.

5.7 Avgifter

Regeringens förslag: Nuvarande 5 kap. 3 c och 3 d §§ fordonslagen (2002:574) ska upphävas. Prisregleringen för fordonsbesiktning tas därmed bort.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare. *Sveriges Motorcyklister* menar dock att det bör införas ett pristak för respektive besiktningens form. *Statskontoret* anser att ett pristak måste sättas, i vart fall initialt. *Kungliga Automobil Klubben* instämmer i att avgiften för kontrollbesiktning inte ska regleras.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 5 kap. 3 c § fordonslagen (2002:574) får besiktningsorganen ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver. Regeringen får också föreskriva att besiktningsorganen ska bidra till kostnaden för fastställandet av avgifterna.

Regeringen har i förordning (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet meddelat föreskrifter om avgifter. Enligt den förordningen föreskriver Transportstyrelsen avgifternas storlek efter samråd med Ekonomistyrningsverket. För detta samråd ska besiktningsorganen enligt förordningens 6 § betala en avgift till Ekonomistyrningsverket.

En avsikt med den nu föreslagna omregleringen är att besiktningsorganen ska vara oberoende och självständiga organ som utför bedömning av överensstämmelse i konkurrens. Det skulle strida mot denna avsikt att behålla en reglering om nivån på de avgifter som besiktningsorganen ska ha rätt att ta ut för sina tjänster. En följd av det nu aktuella förslaget blir därför att den nyss nämnda förordningen ska upphävas i samband med att förslaget lagändringar träder i kraft liksom regeln i 5 kap. 3 c § fordonslagen. Regeringen anser av samma skäl att det inte bör införas regler om pristak. Det är inte regeringens sak att göra företagsekonomiska bedömningar och därmed reglera prisnivån. Regeringen är övertygad om att priserna kommer regleras genom konkurrens på en fungerande marknad på ett sätt som gynnar konsumenter och brukare.

I detta sammanhang ska den andra bestämmelsen som handlar om avgifter i fordonslagen framhållas, nämligen 5 kap. 3 d §. Enligt denna bestämmelse ska besiktningsorganen betala avgift till SWEDAC för att täcka kostnaderna för den tillsyn som SWEDAC utövar enligt fordonslagen. Bestämmelsen innehåller också ett bemyndigande om avgiften. Denna bestämmelse innebär med det upplägg som nu föreslås en dubbelreglering av vad som redan följer av 20 § första stycket lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Bestämmelsen i 5 kap. 3 d § fordonslagen bör därför upphävas. Följden blir att avgiftssättningen i stället regleras helt av 20 § första stycket lagen om teknisk kontroll.

5.8 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Bemyndigandebestämmelsen i 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska kompletteras med bemyndiganden om,

1. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningsstekniker,
2. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av besiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och SWEDAC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §, och
4. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a och 3 c §§.

Regeringens bedömning: De bemyndiganden som för närvarande finns i 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska finnas kvar.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Regeringen föreslår dock att det införs särskilda bemyndiganden i vissa avseenden. För det första när det gäller besiktningsorgans rapportering av genomförande och utfall av utförda fordonsbesiktningar samt andra uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen och SWEADC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter. För det andra när det gäller avgifter för att

täcka kostnaderna för Transportstyrelsens tillsyn. Vissa redaktionella ändringar har också gjorts.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* har understrukit vikten av att föreskrivande myndighet tillförs nödvändiga resurser och tar fram detaljerade metoder och anvisningar för hur besiktning av fordon ska bli korrekta och repeterbara. Så är dessvärre inte alltid fallet i dag. Föreskrivande myndighets uppdrag bör omfatta att besiktningsverksamheten harmoniseras internationellt. *Sveriges MotorCyklister* har hänvisat till Sveriges Åkeriföretags synpunkt och framfört att det för närvarande är svårt för den enskilde att få besked om vilka regler som gäller, främst när det gäller registreringsbesiktning. Den enskilde kan få olika svar beroende på om det är Transportstyrelsen eller Aktiebolaget Svensk Bilprovning som kontaktats. Det finns risk för att detta förhållande förvärras om aktörerna blir fler. Aktiebolaget Svensk Bilprovning's "Tekniska handbok" bör på något sätt ersättas av Transportstyrelsen. *Bilimportörernas Riksförbund* har framfört att dagens föreskrifter ofta är generellt hållna och därför lämnar utrymme för godtyckliga och skönmässiga bedömningar och antar att den föreslagna omregleringen kan råda bot på detta problem eftersom reglerna måste tolkas lika och vara tillgängliga för alla aktörer. *A-Katsastus Oy* har understrukit vikten av att föreskrivande myndighet lyckas utforma noggranna anvisningar för hur och med vilken utrustning fordonsbesiktningen ska genomföras samt vilka utbildnings- och kompetenskrav besiktningsteknikerna ska ha. Vidare behöver föreskrivande myndighet ta hänsyn till Aktiebolaget Svensk Bilprovning's erfarenheter och avge specifikationer för hur besiktningstationer bör vara utformade och utrustade.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: När fordonslagen (2002:574) tillkom var det en uttalad avsikt att bestämmelserna på fordonsområdet skulle delas upp i olika författningsnivåer. Tidigare hade stora delar av regelverket funnits i fordonskungörelsen (1972:595) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594). I fordonslagen gavs således de bestämmelser som enligt regeringsformen måste meddelas genom lag men också andra bestämmelser om fordonskontrollen som var särskilt ingripande mot den enskilde. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon samt de grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning gavs i förordning. Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art gavs i myndighetsföreskrifter.

Med den författningsstruktur som gavs genom fordonslagen krävdes således relativt omfattande bemyndiganden. Det uttalades i förarbetena vara nödvändigt, bl.a. efter påpekanden från lagrådet i tidigare lagstiftningsärenden, att det klart skulle framgå vilka ämnen som föreskrifterna kunde komma att reglera. Bemyndigandebestämmelsen i 5 kap. 8 § fordonslagen har därför givits en relativt detaljerad utformning.

Det nu aktuella förslaget påkallar inga inskränkningar av fordonslagens bemyndigandebestämmelse i 5 kap. 8 §. I detta bemyndigande finns redan t.ex. rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning men också om kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet. I det föregående har beskrivits en del olika förhållanden som kommer att behöva regleras på lägre författningsnivå än lag. När det gäller sådan rapporteringsskyldighet som avses 4 kap. 5 § fordonslagen, krav på den utrustning som ska användas av besiktnings-

organen, vad som ska ingå i de olika kontrollformerna och hur de ska utföras så kan dessa förhållanden anses omfattas av den nu gällande lydelsen av 5 kap. 8 § första stycket fordonslagen.

När det gäller förhållanden om besiktningsteknikers utbildning och kompetens behöver dock 5 kap. 8 § fordonslagen kompletteras med ett bemyndigande. Det behöver dock till skillnad från promemorians förslag inte ange att besiktningsteknikern ska vara anställd eftersom detta ändå följer av definitionen av besiktningstekniker.

Ett nytt bemyndigande behövs också när det gäller förhållanden angående besiktningens skyldighet att rapportera genomförande och utfall av besiktningar och sådana uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och SWEDAC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §. Närmare vilka slags uppgifter det kan bli fråga om har delvis berörts i avsnitt 5.3.5. Rent allmänt kan det vara fråga om uppgifter relaterade till Transportstyrelsens tillsynsansvar dvs. uppgifter med relevans för trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Förutom förhållandet att en besiktning har utförts på ett visst fordon och hur denna utföll kan det t.ex. vara fråga om vilken besiktningstekniker som utfört just denna besiktning och på vilken av besiktningens stationer. Det kan också vara frågan om uppgifter relaterade till olika bilmodeller, priser, öppettider och vilken utrustning som använts. Det behövs också ett bemyndigande när det gäller avgifter för Transportstyrelsens tillsyn.

Många av de föreskrifter som kommer att behövas visserligen finns redan nu men då bara formlöst inom ramen för Aktiebolaget Svensk Bilprovning och de andra besiktningens verksamhet, t.ex. Aktiebolaget Svensk Bilprovning "Tekniska handbok". De måste därför enkelt uttryckt nyproduceras som myndighetsföreskrifter eller allmänna råd. Det är därför regeringens bedömning att den problematik som t.ex. Sveriges MotorCyklister beskrivit har goda förutsättningar att förbättras genom omregleringen. Den kommer nämligen att leda till att Transportstyrelsen kommer att meddela enhetliga och heltäckande föreskrifter som ska tillämpas av besiktningens organen. Sveriges MotorCyklisters önskan att Transportstyrelsen på något sätt ska ersätta Aktiebolaget Svensk Bilprovning "Tekniska handbok" kommer alltså i viss utsträckning att gå i uppfyllelse. Att besiktningens organen sedan kan hålla sig med interna handböcker i anslutning till Transportstyrelsens föreskrifter till stöd för verksamheten förtar enligt regeringens bedömning inte vinsterna i detta avseende.

Regeringen konstaterar även att det finns bemyndiganden för att reglera de förhållanden som A-Katsastus Oy tagit upp. Den närmare utformningen och detaljeringsgraden blir dock en fråga för Transportstyrelsen att avgöra. Regeringen har sammanfattningsvis inga andra ambitioner med detta förslag än de som Sveriges Åkeriföretag anger. Frågan om att harmonisera besiktningens verksamhet internationellt ligger dock utanför ramen för denna lagrådsremiss.

5.9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den 1 juli 2010 ska reglerna för den omreglerade besiktningsverksamheten träda i kraft.

De besiktningsorgan som enligt äldre föreskrifter är behöriga att utföra besiktningar ska anses behöriga till det i den omfattning som följer av äldre föreskrifter fram till och med den 31 december 2010. För sådana besiktningsorgan ska den äldre lydelsen av 5 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ fortsatt gälla. Om ett sådant besiktningsorgan före den 31 december 2010 ackrediteras enligt 4 kap. 2 § ska övergångsbestämmelsen upphöra att gälla för besiktningsorganet.

Promemorians förslag innebär att reglerna ska träda i kraft den 1 januari 2010 och innehåller inte de av regeringen föreslagna övergångsbestämmelserna.

Remissinstanserna: *SWEDAC* har menat att den korta förberedelse tid som promemorians förslag innebär medför att det bara är de företag som i dag har monopol som har en teoretisk möjlighet att vara ackrediterade den 1 januari 2010. En förutsättning för att det överhuvudtaget ska finnas ackrediterade företag den 1 januari 2010 är att alla föreskrifter är beslutade senast vid halvårsskiftet 2009. *SWEDAC* har därför starkt förordat att ikraftträdandet sätts till den 1 juli 2010. *Transportstyrelsen* har framhållit att processen innefattar arbete inte bara med lagstiftningen utan också med förordningar och myndighetsföreskrifter. Ett ikraftträdande den 1 januari 2010 medger inte några förskjutningar i den planerade beslutsprocessen, bl.a. mot bakgrund av de tidsuträkter som följer av den EG-rättsliga notifieringsprocessen såvitt avser styrelsens kommande föreskrifter. *Vägverket* har understrukit vikten av att tidplanen bör anpassas så att nödvändiga regelverk hinner genomföras med högsta kvalitet som resultat. *BIL Sweden* menar att det är viktigt att det ges tid för att de utfyllande föreskrifterna utarbetas och publiceras i god tid innan lagändringarna träder i kraft. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* har med hänvisning till behovet av att notifiera myndighetsföreskrifterna och att ackreditering sedan dessa trätt i kraft beräknas ta två till tre månader framhållit att inget besiktningsorgan torde kunna ackrediteras den 1 januari 2010. Bolaget menar därför att en förlängning av dess kompetensbekräftelse behövs.

Skälen för regeringens förslag: Det förslag som redovisas i denna promemoria medför även arbete med att ändra och komplettera förordningar och myndighetsföreskrifter som är relevanta för förslaget. Myndighetsföreskrifterna kommer att innehålla sådana tekniska regler som omfattas av det anmälningsförfarande som beskrivits i slutet av avsnitt 5.3.1. Detta medför en fördröjning på tre till fyra månader från den dag då kommissionen mottog anmälan. Härtill kommer arbetet med att ta fram myndighetsföreskrifterna. Dessa förhållanden sedda i belysning av det som *SWEDAC* och *Transportstyrelsen* har framhållit medför enligt regeringens bedömning att de nu aktuella lagändringarna bör träda i kraft först den 1 juli 2010. På så sätt tillskapas en rimlig tidsrymd för att *Transportstyrelsen* ska hinna utarbeta de nödvändiga myndighetsföre-

skrifterna med erforderlig noggrannhet och med beaktande av nödvändiga processer.

När Transportstyrelsens föreskrifter utfärdats kan ansökningar om att bli ackrediterad ges in till SWEDAC och därefter prövas. Från och med den 1 juli 2010 kommer det således att vara möjligt att bli ackrediterad för att utföra besiktningssverksamhet. Detta innebär dock inte automatiskt att det denna dag eller den närmaste tiden därefter kommer att finnas ackrediterade besiktningssorgan. Det kan inte komma i fråga att det kommer att saknas besiktningssmöjligheter under den tid det tar för de nya besiktningssorganen att bli ackrediterade och etablera sig.

Regeringen finner därför att det som en övergångslösning under en tid bör vara möjligt för de tre företag som i dag innehar monopol vad gäller besiktningssverksamhet att fortsätta utföra besiktningar med giltig verkan. Det finns inga indikationer på att dessa företag skulle upphöra med sin verksamhet utan såvitt framkommit är de intresserade av att delta på den omreglerade marknaden. Den tid under vilken denna övergångslösning ska gälla finner regeringen lämpligen kan sättas till sex månader.

Fråga uppkommer om vad som ska gälla med avseende på besiktningssformernas förfaranderegler under den aktuella övergångsperioden fram till den tid då de gamla besiktningssorganen blir ackrediterade. Som framgått kommer omregleringen att medföra att Transportstyrelsen har att utarbeta ett antal olika föreskrifter inför den 1 juli 2010. Vad som övergångsvis ska gälla dessa föreskrifter ska ses i belysning av att bemyndigandebestämmelsen i 5 kap. 8 § fordonslagen bara ändras i begränsad omfattning och meddelade föreskrifter gäller till dess de ändras eller upphävs. De befogenheter som i dag tillkommer Transportstyrelsen att meddela föreskrifter i olika ämnen kommer därför i stora stycken att vara desamma som från och med den 1 juli 2010. Det som tillkommer är ett bemyndigande om utbildnings- och kompetenskrav för att anställas som besiktningstekniker samt bemyndiganden om rapportering och avgifter för Transportstyrelsens tillsyn.

Vad som nu anförts medför enligt regeringens mening att det lämpligaste är att även de besiktningssorgan som verkar i kraft av övergångsbestämmelsen ska ha att tillämpa de vid varje tidpunkt gällande regler som antagits med stöd av 5 kap. 8 § fordonslagen. Detta bör dock inte gälla föreskrifter som meddelats med stöd av de bemyndiganden som tillkommer genom detta förslag. När det gäller just föreskrifter som handlar om besiktningssorgans rapportering om genomförande och utfall av fordonsbesiktningar ska dock det omvända gälla eftersom det annars finns en risk att Transportstyrelsen skulle behöva arbeta med parallella system vilket inte är rationellt för en tämligen kort övergångsordning. Sådan rapportering förekommer ju redan i dag. Nu berörda överväganden bör komma till uttryck i de förordningsändringar som kommer att behöva göras med anledning av lagrådsremissens förslag.

När det gäller tillsynsordningen under övergångsperioden så gäller att SWEDAC förstås inte kan bedriva någon tillsyn med stöd av den nya regeln i förslagets 5 kap. 3 a § såvitt avser de av ackrediteringen påkallade momenten. Besiktningssorganen i övergångsbestämmelsen kommer ju helt enkelt inte att vara ackrediterade. För nu aktuella besiktningssorgan ska den äldre tillsynsordningen fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla reglerna om avgifter enligt 5 kap. 3 c och d §§ fordonslagen.

När det gäller Transportstyrelsens tillsyn så är den av mer övergripande och framåtriktad karaktär varför det praktiska behovet att utöva den under övergångstiden i förhållande till något av de gamla besiktningsorganen får anses vara litet eller obefintligt. Det behövs därför ingen övergångsregel som gör denna tillsyn möjlig att utöva på andra besiktningsorgan än sådana som har ackrediterats.

Vid den tidpunkt som något av de tre gamla besiktningsorganen ackrediteras ska de förstås omfattas av alla de nya regler som tillkommer genom detta förslag, inklusive förordningar och myndighetsföreskrifter.

6 Konsekvensanalys

Konsekvenserna av förslaget att omreglera den svenska fordonsbesiktningens verksamheten är av naturliga skäl svåra att på förhand helt överblicka. Förslagen innebär sammanfattningsvis att den svenska fordonsbesiktningen som drivits i monopol sedan 1963 konkurrensutsätts. Fordonsbesiktningens verksamheten anpassas därmed till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll, det vill säga att oberoende och självständiga organ utför bedömning av överensstämmelse i konkurrens. Även rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs genom att vad som bör vara statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter, såsom regelgivning och tillsyn, klargörs. Förslagen förväntas bl.a. leda till ökad tillgänglighet, utveckling av nya kontrollmetoder och ge kunderna valfrihet och möjlighet att påverka serviceutbudet.

Förslaget ger förutsättningarna för den som vill verka på fordonsbesiktningensmarknaden men går inte närmare in på vad som ska ingå i de olika besiktningensformerna, vilken kompetens en besiktningstekniker ska ha eller hur en besiktning ska genomföras. Sådana bestämmelser kommer att genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter samt allmänna råd eller liknande. Dessa utfyllande regler och tillsynen av hur de efterlevs kommer att ha stor inverkan på hur en omreglerad fordonsbesiktningensverksamhet kommer att fungera.

Den svenska öppna fordonsbesiktningensmarknaden föreslås gälla från och med den 1 juli 2010. För att detta ska kunna genomföras måste Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) kunna lägga fram förslag på nödvändiga myndighetsföreskrifter, rutiner med mera. Inom behörig myndighet och i samråd med berörda aktörer pågår för närvarande ett arbete med att ta fram förslag till myndighetsföreskrifter, som kommer att remitteras. Dessa förslag förutsätts åtföljas av en konsekvensutredning enligt förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning (2007:1244). Inom ramen för det övergripande tillsynsansvaret förutsätts Transportstyrelsen även genomföra en nulägesanalys av svensk besiktningensverksamhet och ta fram relevanta nyckeltal och mätvärden inför kommande marknadsuppföljning. Transportstyrelsen ska aktivt följa omregleringen och dess utveckling, effekter och konsekvenser för att ha beredskap att vidta lämpliga åtgärder i de fall det behövs för att upprätthålla viss nivå gentemot konsumenterna i fråga om tillgänglighet m.m.

Trots de svårigheter som angetts ovan följer här en översiktlig bedömning av vilka ekonomiska konsekvenser som de föreslagna lagändringarna kan väntas få för statliga myndigheter, företag och privatpersoner.

6.1 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

Förslaget innebär att rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs genom att vad som bör vara statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter, såsom regelgivning och tillsyn, klargörs.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)

SWEDAC som enligt förslaget ska ackreditera besiktningsorgan har i dag uppdrag att bedöma och ackreditera bl.a. laboratorier, kontrollorgan och certifieringsorgan. SWEDAC kompetensprövar verksamheter som utför analys, provning, kalibrering, certifiering, kontroll och besiktning och arbetar enligt kraven i internationell ISO-standard. SWEDAC ansvarar också för legal mätteknik och samordning av marknadskontrollen i Sverige. Huvuddelen av SWEDAC:s ca 110 anställda arbetar vid huvudförvaltningen i Borås.

SWEDAC:s arbetsuppgifter bedrivs dels i en anslagsfinansierad myndighetsverksamhet och dels i en uppdragsverksamhet som finansieras med avgifter. Uppdragsverksamheten är självfinansierad vilket innebär att avgifterna helt täcker verksamhetens kostnader. Myndighetsverksamheten utgör ca 25 procent och uppdragsverksamheten ca 75 procent av den totala årsomsättningen på ca 114 miljoner kronor. Den föreslagna nya verksamheten att även ackreditera besiktningsorgan föreslås också fullt ut vara avgiftsfinansierad. Förslaget innebär därmed inget omedelbart utökad anslag till SWEDAC då eventuella nyrekryteringar av personal eller kostnad för framtagande av föreskrifter bör kunna täckas genom avgiftsuttag.

Transportstyrelsen

En omreglering av fordonsbesiktningsverksamheten får konsekvenser för behörig föreskrivande myndighet vilket från och med den 1 januari 2009 är Transportstyrelsen. De föreslagna ändringarna innebär att behörig myndighet får nya eller delvis nya uppgifter. Transportstyrelsen föreslås närmare reglera vad som ska ingå i de olika besiktningsformerna, hur en besiktning ska genomföras, utrustningskrav för besiktningsorganens verksamhet, utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, besiktningsorganens rapporteringsskyldighet och rapporteringsrutiner för genomförande och utfall av besiktningar. Transportstyrelsen föreslås även utöva en övergripande tillsyn av att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

När det gäller uppgiften att utöva tillsyn kan det konstateras att behörig myndighet i praktiken redan har ett ansvar för de frågor som regleras i fordonslagstiftningen men att ett formellt mandat att utöva tillsyn saknas. I det nu föreslagna tillsynsansvaret ingår att kunna analysera och vidta åtgärder baserat på det informationsunderlag som uppkommer genom SWEDAC:s underrättelser om ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar samt möjligheten att föreskriva om olika former av uppgiftslämnande.

Besiktningens beslut av besiktningens organ ska fortsatt kunna överklagas hos behörig myndighet, Transportstyrelsen. Det är i nuläget svårt att uppskatta om det blir fler ärenden än i dag på en konkurrensutsatt fordonsbesiktningensmarknad med flera aktörer.

I betänkandet Transportinspektionen – Ansvarslag inom vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44) bedöms den behöriga myndigheten kunna behöva överta tjänster från Aktiebolaget Svensk Bilprovning på i storleksordningen 25–37 heltidsanställda för att ta hand om överförda arbetsuppgifter. Nu aktuellt förslag innebär dock att den behöriga föreskrivande myndigheten inte ska utföra tillståndsprövning av besiktningens organ utan endast vara föreskrivande myndighet med ett övergripande tillsynsansvar. Därför beräknas mellan 15–25 heltidsanställda behöva nyanställas för att kunna utföra dessa myndighetsuppgifter på ett sådant sätt att en väl fungerande besiktningensmarknad kan säkerställas. Förslaget innebär att ett visst antal årsarbetskrafter kommer att behövas för att utöva tillsyn genom stickprov hos besiktningens organ för att säkerställa ett statistiskt korrekt underlag gällande kvaliteten på metodik, bedömning och utfall. Som en jämförelse kan nämnas att om kvaliteten på kontrollbesiktningens verksamheten i stället skulle säkerställas genom ombesiktning av upp till 5 procent av alla besiktningar så skulle samhällskostnaden för en sådan ordning uppgå till ca 60 miljoner kronor per år.

Om förslaget till omreglering av fordonsbesiktningens verksamheten inte skulle ha sammanfallit med förändringen av trafikmyndigheternas uppgifter, vilket nu är fallet, skulle förslaget kunna ha finansierats inom ramen för Vägverkets befintliga anslag utan ökning. Därför föreslås det anslag som behövs överföras från Vägverket till Transportstyrelsen för att finansiera de föreslagna nya myndighetsuppgifterna som i dag bl.a. utförs av Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Principerna för finansiering av de nya uppgifterna för Transportstyrelsen kommer att förtydligas i samband med översyn och beslut om hela den nya myndighetens finansiering under år 2010. Viss del av, men inte hela, denna nya verksamhet bör kunna avgiftsfinansieras. Sammanfattningsvis är bedömningen att de föreslagna ändringarna föranleder ett visst överflyttat anslag från Vägverket till Transportstyrelsen.

6.1.1 Sveriges Domstolar

De föreslagna ändringarna innebär att en ny typ av mål kommer att kunna belasta de allmänna förvaltningsdomstolarna, nämligen överklaganden av beslut om ackreditering av besiktningens organ. Detta kommer att beröra en begränsad grupp företag som nekas ackreditering som besiktningens organ och antalet ärenden bedöms bli mycket litet.

Sammanfattningsvis är bedömningen att de nya målen inte kommer att innebära någon större arbetsbelastning för länsrätterna utan att det på sin höjd kan handla om något enstaka mål per år vilket inte borde medföra en sådan belastning för domstolsväsendet att den motiverar ökade anslag.

6.2 Ekonomiska konsekvenser för företag

Förslaget innebär att en ny marknad görs tillgänglig för företag. Besiktningens verksamheten för fordon avses omregleras så att den anpassas till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll, det vill säga att oberoende och självständiga organ utför bedömning av överensstämmelse i konkurrens. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Inspecta Sweden AB, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag, andra internationella besiktningorgan och nya nationella stora eller små besiktningorgan ska efter ackreditering kunna verka i konkurrens på den svenska besiktningmarknaden.

Vid konkurrensutsättning av besiktningens verksamheten antas flera nya aktörer etablera sig på den svenska marknaden, både större och mindre företag. Andra länders erfarenheter visar att en del större aktörer kan verka samtidigt som en del mindre företag startas av lokala entreprenörer och anställda som arbetat för ett tidigare dominerande besiktningorgan. Erfarenheten från de nordiska länderna antyder att de större aktörerna i första hand kommer att etablera sig i större orter medan mindre lokala entreprenörer etablerar sig i mindre orter. Då skalfördelarna är begränsade kommer utvecklingen samtidigt att gå mot allt mindre stationer som ligger nära kunden.

Konsumenterna kan förväntas att efter viss tillväxning vara beredda att betala för ytterligare förbättrad tillgänglighet i form av fler stationer, möjligheten att besikta fordon på helger, samt drop-in service. Besiktningföretagen kommer troligtvis att börja erbjuda kompletterande produkter och tjänster, exempelvis frivilliga kontroller och informationstjänster. Kundunderlaget bedöms möjliggöra att nya stationer tillkommer. Beroende på om inträdesbarriärerna uppfattas som låga kan detta ske relativt snabbt, inom loppet av två år, eller tvärtom om inträdesbarriärerna uppfattas som höga på ca fem års sikt.

Till följd av det ökade serviceutbudet och nya produkter och tjänster förväntas sysselsättningen i branschen stiga med upp till 750 nya årsarbetskrafter. Beroende på kundernas betalningsvilja kommer det antal stationer som erbjuder besiktning av tunga fordon att ligga kvar ungefär på dagens nivå eller öka något, dock inte lika mycket som stationer för kontroll av lätta fordon. Den geografiska fördelningen av stationer för tunga fordon kommer också att förändras något om man antar att den ungefär följer fördelningen av tunga fordon i landet. I Norrbotten och Västerbotten riskerar antalet stationer att minska med 2–5 stationer i varje län, medan antalet stationer kommer att öka i storstadsområdena.

På grund av lägre priskänslighet då alternativkostnad för att ta fordonen ur bruk är hög kan priset lokalt stiga för tunga fordon om kunderna samtidigt får en ökad tillgänglighet. Samtidigt finns även större möjligheter för besiktningorganen att ge rabatter vid stora volymer, t.ex. till åkerier. Sammantaget skulle detta innebära en större prisspridning. Detta medför också att snittpriset, jämvikten mellan pris och tillgänglighet, är svårare att uppskatta. Erfarenheter från andra länder visar dock att prisutvecklingen på tunga fordon ungefär följer den på lätta fordon. I Danmark har det dock initialt varit större priskonkurrens på besiktning av tunga än lätta fordon.

För små besiktningsorgan kommer kostnaden för ackreditering att ligga på mellan 15 000–20 000 kronor per år. För större besiktningsorgan, liknande dagens Aktiebolaget Svensk Bilprovning, kommer kostnaden att uppgå till 300 000 kronor eller mer. Utöver detta kan tillkomma en tillsynsavgift för de stickprovskontroller Transportstyrelsen ska utföra för att utvärdera kvaliteten på besiktningsorganens metodik, bedömning och utfall.

Villkoret om utbud för ackreditering som besiktningsorgan kan komma att avskaffas om Transportstyrelsen i sin övergripande tillsyn kan påvisa att det är överflödigt för att uppnå en väl fungerande fordonsbesiktningensmarknad. Detta skulle i sin tur kunna sänka inträdesbarriärerna ytterligare vilket kan underlätta framförallt för mindre företag som avser söka ackreditering som besiktningsorgan.

När det gäller konsekvenser för ekonomisk tillväxt och sysselsättning skulle omsättningen från nya produkter och tjänster kunna öka från dagens tre procent upp till sju procent baserat på erfarenheter i andra länder. Sådan tillväxt av nya icke obligatoriska produkter och tjänster kan inte uppnås i ett monopol. Dagens monopol förhindrar alltså Aktiebolaget Svensk Bilprovning från att konkurrera på andra marknader vilket sätter ett tak på tillväxten i branschen.

I länder med konkurrensutsatt fordonsbesiktning erbjuder besiktningsorganen nya produkter och tjänster. Som exempel på detta kan nämnas Finland där besiktningsorganen utöver fordonsbesiktning för närvarande även erbjuder frivilliga kontroller och säkerhetsprodukter som säkerhetsmärkning för att minska risken för att stulna bilar förs ut ur landet. Vidare erbjuder testservice och expertgranskningar inför exempelvis köp eller försäljning av begagnad bil. Andra exempel är kvalitetservice såsom vintertestning av bilar och däck samt konsultservice som informationstjänster till försäkringsbolag rörande bilmodellens tekniska kvalitet. På kort sikt kan det bli fråga om en överetablering på marknaden med påföljande låg lönsamhet och ett visst antal konkurser.

När det gäller framtida sysselsättning inom fordonsbesiktningensmarknaden så är det två huvudsakliga faktorer som påverkar, nämligen ökat antal anställningstillfällen till följd en ökad servicenivå samt nya produkter och tjänster. Med ett pris på upp till 400 kronor för en kontrollbesiktning av personbil förväntas effektiviteten minska med 25 procent baserat på utökad servicenivå och nya tjänster. Nya produkter och tjänster antas stå för fem till sju procent av omsättningen i en omreglerad svensk marknad, en ökning från dagens en procent. Detta skulle, högt räknat, kunna leda till en ökad sysselsättning från dagens 2 000 anställda till 2 750. Av dessa kan 50–100 antas vara en följd av nya produkter och tjänster och resterande härstammar från fler stationer och ökat serviceutbud.

Förslaget att öppna fordonsbesiktningensverksamheten för ackrediterade företag bör bl.a. ses som ett led i arbetet att ta tillvara den utvecklingspotential som finns i landets gles- och landsbygder och därmed ge alla delar av landet möjlighet att bidra till sin egen och Sveriges tillväxt. Alla gles- och landsbygdsområden har olika förutsättningar och vilka servicelösningar som är mest lämpliga på en viss ort avgörs bäst av just de regionala aktörerna. Förslaget skulle också kunna leda till ökad regional

tillväxt och sysselsättning genom att ta tillvara regional konkurrenskraft och regionalt entreprenörskap.

Vid en omreglering av fordonsbesiktningens verksamheten bör Aktiebolaget Svensk Bilprovningens uppdrag omformuleras så att bolaget kan verka på samma villkor som konkurrenter på besiktningensmarknaden.

I övrigt bedöms förslagen i denna promemoria inte få några egentliga effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Förslaget förväntas dock tydliggöra regelverken runt fordonsbesiktningens verksamhet i Sverige vilket bör förenkla förutsättningarna för företagandet genom tydliga spelregler.

6.3 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

En omreglerad fordonsbesiktningensmarknad kan leda till något högre pris för besiktning av fordon och därmed få viss betydelse för privatpersoner. Snittpriset för kontrollbesiktning i Sverige bedöms hamna mellan 300 och 400 kronor. Om man antar att kunder kommer att vara beredda att betala för utökad tillgänglighet och service kan priset stiga, men hur mycket beror på kundernas betalningsvilja.

Om man jämför en kontrollbesiktning med genomsnittspriset för 20 minuters service eller reparation, vilket är en tjänst med liknande krav på kompetens och utrustning, så uppgår priset för detta på en ackrediterad verkstad till ca 275 kronor. Det är därför rimligt att anta att ett pris på ca 300 kronor för en kontrollbesiktning är skäligt. Aktiebolaget Svensk Bilprovning har dessutom gjort en företagsekonomisk analys av vad bolagets pris för kontrollbesiktning av lätta fordon skulle bli vid fri konkurrens med antagandet att dagens tillgänglighet och servicenivå kvarstår. Med nuvarande ordning ska bolagets avgifter, som beslutas av Transportstyrelsen i enlighet med förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningensorgan på fordonsområdet, vara lika över hela landet. Analysen visar att majoriteten av bolagets stationers pris för kontrollbesiktning av lätta fordon då skulle variera mellan 200 och 300 kronor vilket framgår av nedanstående:

Pris i länder med liknande lönekostnad som Sverige ligger på ca 400 kronor. Om kunder i Sverige skulle acceptera detta pris skulle även tillgängligheten öka till en nivå nära jämförbara länder. Det kan finnas en risk för att det uppkommer en högre prisnivå till följd av att etableringsutrymmet i en viss region är begränsat. Vidare kan priserna bli högre om konsumenterna önskar en ytterligare förbättrad tillgänglighet. Priset kan också påverkas av hur en eventuell försäljning av Aktiebolaget Svensk Bilprovning genomförs.

Ett viktigt mål i regeringens tillväxt- och landsbygdsolitik är en god tillgång till service för kvinnor och män. Förslaget bedöms inte få några egentliga konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.

6.4 Konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön

Förslagen bedöms inte få några omedelbara konsekvenser för trafiksäkerheten eller miljön givet att besiktningssystemets goda kvalitet av i

dag kan upprätthållas. Ett ökat antal aktörer ökar komplexiteten i reglering och tillsyn av besiktningmarknaden. Om tillsynen inte är tillräcklig finns risk för kvalitetsbrister. Förslaget innehåller en tillsynsordning där såväl SWEDAC som Transportstyrelsen tilldelas olika uppgifter.

Fordonsbesiktningens verksamhet som bedrivs av ackrediterade aktörer bedöms inte försämra vare sig emissions- eller miljökontrollerna på fordon. Fordonsbesiktningens verksamhet är inte tillstånds- eller anmälningspliktig enligt miljöbalken.

Genom det föreslagna geografiska villkoret bör en godtagbar spridning av besiktningorgan uppnås i hela landet vilket i sin tur bör leda till förkortad resväg och minskade utsläpp som en följd av vägtransporter till och från besiktningorganen. Om antalet besiktningstationer fördubblas efter ett liknande etableringsmönster som i Danmark och Finland skulle detta innebära en minskad genomsnittlig resväg från dagens 26 km till 18–22 km. En sammanlagd minskad resväg blir då maximalt 24 miljoner km. Troligen blir den faktiska effekten något lägre då en del kunder kombinerar fordonsbesiktning med andra ärenden. En förkortad resväg på 24 miljoner km motsvarar ca 41 miljoner kronor i transportkostnader eller 4 500 ton koldioxid. Behörig myndighet föreslås åläggas att följa upp tillgängligheten och dess konsekvenser.

7 Författningskommentar

7.1 Förslag till lag om ändring av fordonslagen (2002:574)

4 kap. 2 §

För närvarande råder det monopol vad gäller besiktningens verksamhet i Sverige. Detta framgår av den nuvarande avfattningen av 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) genom att tre olika namngivna företag utses att få utföra olika besiktningar enligt lagen. Uppdelningen är huvudsakligen gjord med avseende på fordonstyp.

I den föreslagna lydelsen av denna paragraf anges, i stället för att utpeka vissa individuella företag, det grundläggande kravet för att vara ett besiktningensorgan i fordonslagens mening. Ett besiktningensorgan ska vara ackrediterat enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Bara ett sådant organ utgör alltså ett besiktningensorgan i fordonslagens mening och bara ett sådant organ kan utföra besiktningar som är giltiga i förhållande till fordonslagens och fordonsförordningens (2009:211) olika krav på besiktning. Således är det bara en godkänd kontrollbesiktning utförd av ett ackrediterat besiktningensorgan som kan undanröja risken för körförbud enligt t.ex. 6 kap. 15 § fordonsförordningen.

Det grundläggande kravet för att bli ett besiktningensorgan är att organet ackrediterats enligt lagen om teknisk kontroll och paragrafen anger just detta. Det är SWEDAC som enligt lagen om teknisk kontroll meddelar beslut om ackreditering. Visserligen föreslås även en del tilläggskrav i fordonslagen för att ett företag ska kunna ackrediteras som besiktningensorgan, se förslagets 4 kap. 2 b – 2 i §§. Den nu aktuella paragrafen anger dock den centrala anknytningen till lagen om teknisk kontroll.

Tilläggskraven måste också vara uppfyllda för att en ackreditering ska kunna komma i fråga. Detta följer av att de utgör och betecknas som just tilläggskrav för ackreditering av besiktningensorgan. Eftersom de är krav för ackreditering omfattas de också av kravbilderna i samband med den löpande tillsyn som SWEDAC utför enligt lagen om teknisk kontroll. De kan om de inte längre uppfylls därför föranleda en återkallelse av ackrediteringen. Detta följer av 15 § andra stycket lagen om teknisk kontroll där det anges att återkallelse kan komma i fråga om organet inte längre uppfyller fordringarna för ackreditering.

Det finns fyra olika besiktningensformer, nämligen registrerings-, moped-, lämplighets- och kontrollbesiktning. Lagtextens avfattning anger att alla dessa besiktningensformer ska omfattas av den föreslagna omregleringen. Däremot omfattas inte sådana provningar som utförs inför olika slag av s.k. typgodkännanden direkt av förslaget. När det gäller EG-typgodkännanden och ECE-typgodkännanden utförs sådana provningar redan i dag av provningsorgan som verkar på en öppen marknad. Vid nationella typgodkännanden anges däremot i 5 kap. 5 § fordons-

förordningen att provning utförs av ett besiktningsorgan för det kontrollområde som avses i 4 kap. 2 § fordonslagen.

4 kap. 2 a §

I syfte att tillgodose intresset att utbudet av besiktningstjänster ska uppvisa en så god geografisk spridning som möjligt anges i paragrafen en möjlighet för ett visst besiktningsorgan att avgränsa sin verksamhet. Paragrafen anger de avgränsningar som ska vara möjliga. Skiljelinjen går i huvudsak mellan motorfordon som har en totalvikt över 3,5 ton och motorfordon som har en totalvikt av högst 3,5 ton. Skiljelinjen anknyter därmed till skillnaden mellan lätta och tunga motorfordon som framkommer i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Lite förenklat är det alltså möjligt att ackrediteras som besiktningsorgan för att utföra besiktningar av alla motorfordon oavsett totalvikt, tunga motorfordon eller lätta motorfordon.

När det särskilt gäller terrängmotorfordon finns ingen uppdelning som anknyter till totalvikt och 3,5 ton utan för dessa finns en indelning som är knuten till tjänstevikt och högst 400 kg (terrängskotrar), över 400 kg (lätta terrängvagnar) och över 2 ton (tungt terrängvagnar). Dessa fordon delas in på det sätt som framgår av den föreslagna lagtexten.

Utöver den avgränsning som nu berörts tillkommer en särskild möjlighet att avgränsa ackrediteringen till vissa speciella fordonstyper, nämligen traktorer, motorredskap, EG-mobilkranar, tunga terrängvagnar, och släpfordon till dessa fordon. Det är däremot inte möjligt att ackrediteras för någon annan avgränsning. Det är således inte möjligt att avgränsa ackrediteringen och därmed utbudet av besiktningstjänster till att avse bara en viss besiktningsform och fordonsvikt, t.ex. bara kontrollbesiktningar för motorfordon med en totalvikt av högst 3,5 ton. Det ackrediteringsbeslut för besiktningsorganet som SWEDAC kan meddela enligt 15 § lagen om teknisk kontroll ska ge uttryck för den nu berörda avgränsningen.

4 kap. 2 b §

Paragrafen innebär att ackreditering av ett besiktningsorgan enligt fordonslagen bara kan komma i fråga om organet är en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering i handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige. Kravet bedöms inte strida mot den Europeiska unionens princip om fri rörlighet för tjänster. Kravet innebär dock inte att utländska intressenter är förhindrade att bedriva besiktningsverksamhet i Sverige under förutsättning att de uppfyller samma krav som svenska intressenter. En utländsk intressent kan t.ex. till 100 % äga ett i Sverige registrerat aktiebolag och genom detta bedriva besiktningsverksamhet i Sverige som ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

4 kap. 2 c §

Eftersom besiktningsorganen kommer att utöva myndighetsutövning mot enskilda är det påkallat att resa vissa lämplighetskrav för personer i företagsledande ställning. Paragrafen i 4 kap. 2 c anger vilka krav som ska ställas och hör intimt samman med 4 kap. 2 e § som preciserar vilka personer som verkar i en juridisk person som prövningen ska avse.

Regleringen har utformats med viss ledning av en liknande reglering i yrkestrafiklagen (1998:490). De förarbeten som finns och den praxis som etablerats på detta område kan därför tjäna till viss ledning även för den nu aktuella regleringen. I förekommande fall ska även den juridiska personen själv omfattas av prövningen. När det gäller denna prövning se kommentaren till 4 kap. 2 e §.

Prövningen ska göras i samband med att en ansökan om ackreditering behandlas av SWEDAC. Det ankommer emellertid också på SWEDAC att inom ramen för den löpande tillsynen som är förknippad med ackrediteringen att tillse att kraven uppfylls kontinuerligt även sedan verksamheten påbörjats, jfr. 17 § lagen om teknisk kontroll.

4 kap. 2 d §

Bestämmelsen i 4 kap. 2 d § utgör en precisering av vad som avses med gott anseende och har utformats med viss ledning av 2 kap. 11 § yrkestrafiklagen.

4 kap. 2 e §

Paragrafen anger vilka personer som ska lämplighetsprövas. Prövningen ska avse såväl den juridiska personen (eller den enskilde näringsidkaren) som en del särskilt angivna funktionärer i den juridiska personen. En juridisk person kan förstås inte ha dömts för brott eller ha ålagts näringsförbud. Däremot kan en juridisk person ha skatteskulder eller vara belastad med annan relevant problematik, t.ex. sådana likvidationsgrunder som avses i 25 kap. 11 § aktiebolagslagen och som kan leda till Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation.

I de fall det i lagtexten talas om någon som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten så kan det finnas några olika omständigheter som kan indikera att så är fallet. En person med s.k. generalfullmakt att sköta en rörelse eller med självständig firmateckningsrätt torde i vissa fall kunna vara personer som anses ha en ledande ställning. Uttrycket ”på annat sätt” kan ta sikte på t.ex. en majoritetsaktieägare. Det andra stycket kan ta sikte på t.ex. en aktieäggande styrelseledamot. När det särskilt gäller kommanditdelägare i kommanditbolag så undantas de visserligen som utgångspunkt men det hindrar inte att de kan omfattas på annan grund, nämligen om de samtidigt är någon som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten.

4 kap. 2 f §

Paragrafen innebär att för det fall någon av de personer som omfattas av kravet på lämplighetsprövning byts ut eller tillkommer så ska den nya personens lämplighet också prövas. Regeln avses visserligen att fyllas ut i förordning med en anmälningsskyldighet om ändrade förhållanden för besiktningsorganet men frågan kan förstås också aktualiseras under SWEDAC:s löpande tillsyn även om ingen anmälan gjorts.

4 kap. 2 g §

Paragrafen innebär att ett besiktningsorgan till SWEDAC måste förklara inom vilka län besiktningsverksamhet ska bedrivas. Med denna förklaring som utgångspunkt ska SWEDAC i ackrediteringsbeslutet utforma

ett villkor om utbud som innebär att organet måste erbjuda och utföra alla de besiktningstjänster det ackrediterats för inom ett och samma län. Villkoret ska anges i SWEDAC:s ackrediteringsbeslut och kan om det inte uppfylls föranleda att ackrediteringen helt eller delvis återkallas. Förhållandet att villkoret om det inte uppfylls kan föranleda en återkallelse av ackrediteringen följer av 15 § lagen om teknisk kontroll och en hänvisning till denna paragraf har därför tagits in i lagtextens lydelse. Däremot innebär paragrafen ingen reglering av besiktningens fördelning av utbud av besiktningstjänster på olika besiktningstationer inom ett och samma län.

Paragrafen har behandlats utförligare i avsnitt 5.2.2.

4 kap. 2 h §

Paragrafen innebär att besiktningens organet måste vara oberoende från viss annan särskilt angiven verksamhet för att tillåtas verka som besiktningens organ. Besiktningens organet ska alltså inte bedriva eller få stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver vissa särskilt angivna verksamheter. I paragrafen har också tagits in ett bemyndigande som gör det möjligt att meddela ytterligare föreskrifter om de krav i fråga om oberoende som ska ställas. Genom detta bemyndigande kommer det till exempel vara möjligt att hänvisa till en viss grad av oberoende som följer av den vid varje tidpunkt gällande ISO standarden. En sådan hänvisning kommer förstås också att få betydelse för den närmare innebörden av kravet på oberoende. Paragrafen och dess relation till ISO standarden har behandlats utförligare i avsnitt 5.3.4.

4 kap. 2 i §

Paragrafen utgör ett krav på att de föreskrifter regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela om besiktningsteknikers utbildning och kompetens ska uppfyllas. Bemyndigandet i sak återfinns i förslagets 5 kap. 8 §. Kravet hänvisar alltså till annan reglering men placeras tillsammans med de övriga tilläggskraven för ackreditering för att göra denna reglerings sakliga innehåll till en del av kraven för ackreditering. Det blir således SWEDAC som har till uppgift att kontrollera att nu aktuella krav är uppfyllda.

4 kap. 3 §

Denna paragraf behandlar för närvarande frågan om beslutanderätten beträffande besiktningar. Sådan beslutanderätt tillkommer alltså besiktningens organ. Det nu aktuella förslaget innebär ingen förändring av denna utgångspunkt. Genom förslaget i 4 kap. 2 § kommer dock besiktningens organ att definieras annorlunda, nämligen som organ som ackrediterats enligt lagen om teknisk kontroll. Det är således i framtiden sådana organ som ska utöva beslutanderätten beträffande besiktningar. Paragrafen har därför justerats för att åstadkomma den nödvändiga kopplingen mellan fordonslagen och lagen om teknisk kontroll. Paragrafens lydelse innefattar också en koppling till den möjlighet till avgränsning som följer av förslagets 4 kap. 2 a § eftersom beslutanderätten ska följa ackrediteringens omfattning.

Paragrafen kompletteras även med en regel om omprövningsskyldighet. Denna del av paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.1.

5 kap. 3 a §

Paragrafen behandlar de olika slags tillsynsuppgifter som ska ankomma på SWEDAC respektive Transportstyrelsen och har behandlats i avsnitt 5.5.

5 kap. 3 c §

Paragrafen innefattar ett särskilt verktyg avseende kvalitetstillsyn och har behandlats i avsnitt 5.6.

5 kap. 8 §

Denna paragraf innehåller för närvarande fordonslagens olika bemyndiganden. Det nu aktuella förslaget föranleder vissa nya bemyndiganden som har behandlats i avsnitt 5.8.

7.2 Förslag till lag om ändring av lagen (2001:558) om vägtrafikregister

5-6 §§

Genom att fullgöra olika uppställda rapporteringskrav kommer besiktningsorganen att ge upphov till ett för tillsynen av besiktningsverksamheten nödvändigt informationsunderlag. Sådan information kommer att kunna innehålla personuppgifter. Det kan vara fråga om namn på besiktningstekniker som utfört en besiktning eller med avseende på fordonsägare indirekta personuppgifter som registreringsnummer eller chassinummer. Lagen (2001:558) om vägtrafikregister kompletteras därför i två avseenden. För det första införs en komplettering av lagens 5 § där det anges vilka ändamål vägtrafikregistret har till uppgift att innehålla uppgifter för. Som en ny sjätte punkt införs att vägtrafikregistret får tillhandahålla uppgifter för fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen, i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen. För det andra kompletteras 6 § så att det anges att det i vägtrafikregistret förs in uppgifter som avser genomförande och utfall av fordonsbesiktning och det som övrigt behövs för att Transportstyrelsen och SWEDAC ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)
dels att nuvarande 4 kap. 4 § ska upphöra att gälla,
dels att 5 kap. 3 d § ska upphöra att gälla,
dels att 4 kap. 2 och 3 §§ samt 5 kap. 8 § ska ha följande lydelse,
dels att 5 kap. 3 a och c §§ ska ha följande lydelse, och
dels att det i lagen ska införas nio nya paragrafer, 4 kap. 2 a–i §§, samt
 närmast före 4 kap. 2 b § en ny rubrik av följande lydelse.

4 kap.
2 §¹

Nuvarande lydelse

Besiktningsorgan**Kontrollområde**

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

Inspecta Sweden AB

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Föreslagen lydelse

2 §

Besiktningar enligt denna lag som avser registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar, lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar får utföras endast av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av

¹ Senaste lydelse 2007:71.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta
Tranportstyrelsen om sådana beslut om ackreditering som avses i första
stycket liksom om återkallelser av sådana beslut.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

En ackreditering ska avse de
former av besiktningar som anges
i 2 § första stycket. Därvid får
ackrediteringen omfatta besiktning
av antingen,

1. fordon oavsett totalvikt,
2. fordon med en totalvikt över
3,5 ton, eller
3. fordon med en totalvikt av
högst 3,5 ton.

**Tilläggskrav för ackreditering av
besiktningsorgan**

2 b §

En ackreditering som avses i 2 §
första stycket får bara meddelas
en sökande som är en i Sverige
registrerad juridisk person eller en
enskild näringsidkare som är
registrerad enligt
handelsregisterlagen (1974:157)
och vars registrering utvisar att
huvudkontoret finns i Sverige.

2 c §

En ackreditering som avses i 2 §
första stycket får bara meddelas
en sökande som med hänsyn till
ekonomiska förhållanden och gott
anseende bedöms vara lämplig att
driva verksamheten.

2 d §

Vid prövningen i fråga om
kravet på gott anseende ska
beaktas den prövades vilja och
förmåga att fullgöra sina
skyldigheter mot det allmänna,
laglydnad i övrigt och andra

omständigheter av betydelse.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för

1. allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, eller
2. allvarliga eller upprepade överträdelser av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.

2 e §

Prövningen enligt 2 c och d §§ ska avse den juridiska personen eller den enskilde näringsidkaren samt följande personer,

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. i ideella föreningar och stiftelser den styrelseledamot som föreningen eller stiftelsen har utsett, och

4. i andra privaträttsliga juridiska personer än de som avses i 1–3 den eller de som den juridiska personen har utsett.

Härutöver ska prövningen också avse,

1. den som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten, och

2. styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget ekonomiskt intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse.

2 f §

Om någon av de som anges i 2 e § byts ut eller tillkommer det någon sådan person ska den nya personens lämplighet prövas.

2 g §

I ansökan om ackreditering ska sökanden ange det eller de län inom vilket eller vilka besiktningens verksamhet ska bedrivas.

Ett ackrediteringsbeslut ska som villkor enligt 15 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll ange att besiktningens organ i ett och samma län ska erbjuda och utföra besiktningar för de fordon som anges i beslutet om ackreditering enligt 2 a §.

2 h §

Besiktningens organ får inte stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av fordon eller delar eller tillbehör till fordon,

2. reparation eller service av fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

2 i §

Besiktningstekniker ska ha den utbildning och kompetens som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om.

3 §

Besiktningens organen prövar frågor som gäller godkännande av

Besiktningens organen prövar frågor som gäller godkännande av

fordon vid besiktningar inom respektive organs kontrollområde.

fordon vid besiktningar för vilka de ackrediterats enligt 2 och 2 a §§.

Bilaga 1

Finner ett besiktningsorgan att ett beslut som det meddelat enligt första stycket är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning ska besiktningsorganet ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild.

Lydelse enligt prop. 2008/09:53

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 a §

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetsssäkringen av denna.

Besiktningsorganen ska 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.

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

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetsssäkringen av denna. Tillsynen ska därutöver omfatta sådana förhållanden som avses i 2 a–i §§.

Transportstyrelsens tillsyn ska omfatta att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

3 c §

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.

Ett besiktningsorgan ska på anmodan av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att

1. lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningar utförs, och

2. lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär.

Transportstyrelsen ska rapportera utfallet av

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 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*
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. *utbildnings- och kompetenskrav för att anställas som besiktningstekniker, samt*
5. avgifter.
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,
2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,
3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, samt om
4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Förteckning över remissinstanser

Följande remissinstanser har inkommit med svar: Hovrätten över Skåne och Blekinge, Värmlands tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Hallands län, Domstolsverket, Länsstyrelsen Östergötland, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Tullverket, Skatteverket, Konsumentverket, Arbetsmiljöverket, Naturvårdsverket, Livsmedelsverket, Statskontoret, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Transportstyrelsen, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Bilimportörernas Riksförbund, BIL Sweden, Lantbrukarnas Riksförbund, Husvagnsbranschens Riksförbund, Inspecta Sweden AB, Kungliga Automobil Klubben, Lastfordonsgruppen, Motormännens riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Sveriges MotorCyklister, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Svenskt Näringsliv, Trafikförsäkringsföreningen, Transportgruppen, ÅF Kontroll AB, Föreningen Vetenskap och Erfarenhet i TrafiksäkerhetsArbetet, A-Katsastus Oy, DEKRA Automotive AB, Företagarna, Swedish Association for Construction Equipment och Mobilkranföreningen.

Sveriges Kommuner och Landsting samt Folksam har avstått från att yttra sig.

Därutöver har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig, men inte hörts av: Länsstyrelsen i Norrbottens län, Fordonskomponentgruppen, Länsförsäkringar Sak AB, If Skadeförsäkrings AB, Industriefacket Metall, MAN Lastbilar & Bussar AB, Näringslivets Transportråd – för transportköpare, Släpvagnsbranschens Riksförbund, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation, Svensk Handel, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Transportindustriförbund och Trygg Hansa.