

11 Registreringsbesiktning

Utredningens förslag: Registreringsbesiktningen renodlas. Dess koppling till kontrollbesiktningen upphör genom att kravet på en fysisk besiktning jämförbar med en kontrollbesiktning tas bort.

Om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert skall kunna identifieras och beskrivas vid registreringen får Vägverket besluta att det skall registreringsbesiktigas.

Vägverket ges också en rätt att förelägga om registreringsbesiktning av ett fordon för vilket verket tidigare har meddelat dispens från gällande föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Ett krav på att fordon som tidigare har varit införda i det militära fordonsregistret skall genomgå registreringsbesiktning föreslås.

11.1 Inledning

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

I Sverige sker så kallade enstycksgodkännanden av mopeder klass II vid mopedbesiktning (se textavsnitt 12) och av övriga fordon vid registreringsbesiktning. Under år 1999 utfördes enligt statistik från Bilprovningen 339 493 registreringsbesiktningar. Dessa fördelades på olika typer av fordon enligt nedanstående tabell. Under år 2000 har antalet sådana besiktningar totalt sett ökat med cirka 15 procent.

Personbilar	183 925
Lastbilar	39 310
Bussar	1 965
Släp	10 340
Motorcyklar	4 656
Traktorer	180
Terrängvagnar	12
Terrängskotrar	300
Husvagnar	438
Ospecificerat	98 367
Summa	339 493

Under rubriken ospecificerat ingår alla ursprungskontroller och registreringsbesiktningar av ännu inte registrerade fordon.

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

11.2 Nuvarande bestämmelser om registrering och registreringsbesiktning

Enligt 8 § bilregisterkungörelsen (1972:599, BRK) skall följande fordon vara registrerade för att få användas.

1. Bil, motorcykel, traktor, motorredskap klass I, moped klass I eller terrängfordon,

2. motorredskap klass II när det används

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

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

3. släpfordon som dras av bil,

4. släpfordon som dras av trafiktraktor, motorredskap klass I eller tung terrängvagn,

5. släpfordon som dras av motorredskap klass II som används på sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över 2000 kg eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

Enligt 9 § BRK gäller inte bestämmelserna i 8 §

1. fordon som används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område,

2. släpvagn som dras av traktor, motorredskap klass II eller tung terrängvagn som är konstruerad för en hastighet av högst 30 km i timmen och fordonet används endast på motsvarande sätt som en jordbrukstraktor.

Frågor om registrering prövas av Vägverket efter en *ansökan av fordonets ägare* för fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare, fordon som har förts in till Sverige av registrerade importörer, fordon som tidigare har varit införda i det militära fordonsregistret och fordon som är motorredskap, dock inte bilar som är ombyggda till motorredskap. Frågor om registrering prövas efter en *anmälan från Tullverket* sedan fordonen förtullats för fordon som är eller har varit införda i exportvagnsförteckning och för andra fordon än EG-typgodkända fordon som av andra än registrerade importörer har förts in till Sverige för stadigvarande bruk här i landet. För övriga fordon prövas frågor om registrering efter en *anmälan från ett besiktningsorgan* sedan fordonet har godkänts vid en *registreringsbesiktning* (10 § BRK).

De ovan refererade bestämmelserna förelås av Trafikregisterutredningen (SOU 1998:162) tas in i 6 kap. i en ny förordning om vägtrafikregister.

Enligt 36–47 §§ FK gäller bland annat följande för registreringsbesiktning. Registreringsbesiktning sker för att identifiera fordonet, fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i bilregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Det sistnämnda skall dock inte ske beträffande EG-typgodkända fordon. Registreringsbesiktningen får i vissa fall begränsas till att avse identifiering av fordonet samt fastställande av uppgifter om fordonets ursprung. I dessa fall sker ingen slutlig prövning. Vägverket kan bestämma att registreringsbesiktning skall begränsas till att avse en viss del av fordonet eller fastställande av en viss uppgift om fordonet. Med undantag för de fordon som skall anmälas till registrering av ett besiktningsorgan får endast registrerade fordon registreringsbesiktigas. Ett fordon som ändras efter det att det har registreringsbesiktigats eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse måste registreringsbesiktigas på nytt. Därvid skall uppges vilka ändringar som har gjorts på det. Vid besiktningen kan utfärdas förelägganden eller beslut om körförbud.

Såsom nämnts tidigare (avsnitt 10.3) finns i 63 § FK en bestämmelse som säger att om typintyg utfärdas för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning.

De ovan återgivna bestämmelserna bildar ett något "haltande" system, vad gäller typgodkända fordon. Fordon som har godkänts vid en nationell typbesiktning skall anses ha genomgått en registreringsbesiktning och sådana fordon av den godkända typen som därefter tas upp i ett typintyg kan därför anmälas till registrering utan att någon registreringsbesiktning behöver göras. EG-typgodkända fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga tillverkare eller som har förts in till Sverige av registrerade importörer registreras efter en ansökan av fordonets ägare. Detta följer bland annat av den ovan återgivna 10 § och närmast följande paragrafer i bilregisterkungörelsen. Någon registreringsbesiktning krävs inte beträffande dessa fordon. Andra EG-typgodkända fordon än som avses ovan måste dock registreringsbesiktigas innan de kan registreras. För nya fordon begränsas besiktningen till att endast omfatta en identifiering av fordonet samt fastställande av de uppgifter som skall föras in i bilregistret.

Även i övrigt är bestämmelserna om vilka fordon som skall registreringsbesiktigas oklara och möjligen inte heltäckande och det är därför angeläget att dessa ses över i det fortsatta arbetet (jfr kommentaren till 6 kap. 1 § fordonsförordningen).

11.3 Överväganden och förslag

11.3.1 Registreringsbesiktningens koppling till kontrollbesiktningen upphör

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

I en skrivelse till utredningen den 29 februari 2000 har Bilprovningen föreslagit att registreringsbesiktningen skall skiljas från kontrollbesiktningen. Under år 1999 genomförde Bilprovningen ett projekt "Framtidens reg./typbesiktningar", i vilket ett antal förslag till förändringar lades fram. Några av dessa kräver författningsändringar. Bilprovningen anser att det skulle vara en fördel om 36 § FK ändras så att registreringsbesiktningen koncentreras till en kontroll av fordonets

utrustning mot de förordningar och föreskrifter som finns för varje fordonsslag. För att sedan få bruka fordonet efter registreringsbesiktningen måste en godkänd kontrollbesiktning enligt de i dag gällande inställesreglerna ha genomförts. Detta innebär att ett helt nytt fordon kan få brukas efter en registreringsbesiktning utan att ha godkänts vid en fysisk besiktning jämförbar med kontrollbesiktning. Denna situation är jämförbar med att sätta ett stort antal fordon på marknaden genom ett helfordonsgodkännande eller ett nationellt typgodkännande utan att ha en godkänd kontrollbesiktning. Ett tydligt och mer generellt ansvar bör enligt Bilprovningen läggas på den som släpper ut ett fordon på marknaden att se till att detta vid leveranstillfället är i föreskrivet skick.

Förslaget ligger väl i linje med utredningens ambition att förenkla regelverket och att göra olika besiktningssformer så lika som möjligt. Det innebär även en önskvärd renodling av de olika besiktningssformerna. Genom förslaget blir registreringsbesiktningen mer lik de olika former av typgodkännanden som en fordonstyp kan få. I de allra flesta fall, avseende nya fordon, är bestämmelserna om kontrollbesiktning tillräckliga för att uppnå avsedd trafiksäkerhetsnivå. I vissa fall kan det dock krävas särskilda föreskrifter om att kontrollbesiktning måste ske innan ett fordon får tas i bruk. Det får ankomma på Vägverket att meddela sådana föreskrifter. Förslaget innebär att vissa bestämmelser om registreringsbesiktning, som tar sikte på den fysiska undersökningen av fordonen samt kopplingen till kontrollbesiktningen, kan tas bort.

Vi har även övervägt möjligheten att låta en tillverkare eller någon annan, som släpper ut ett fordon på marknaden, fylla i ett intyg om att fordonet stämmer överens med de uppgifter som lämnats vid registreringsbesiktningen. Därmed skulle någon form av straffansvar kunna kopplas till den som fyllt i intyget. Vi anser dock att det är mindre lämpligt att ha sådana bestämmelser i samband med registreringsbesiktning, som kan ske av både nya och begagnade fordon. Ett intygsförfarande är i sig en osäker metod och detta gäller särskilt i fråga om begagnade fordon.

Av fordonsförordningen och kompletterande föreskrifter bör framgå vad som händer om ett fordon underkänns vid en registreringsbesiktning. Om ett fordon som inte tagits i bruk eller ett avställt fordon underkänns vid besiktningen torde det räcka att i protokollet ange att en ny besiktning krävs. Protokollets innehåll bör regleras i Vägverkets föreskrifter (VVFS). Om fordonet däremot är i bruk och körförbud inte meddelas måste besiktningssorganet förelägga om en ny besiktning inom en viss tid. Man kan jämföra situationen med den då man vid en kontrollbesiktning eller en flygande inspektion konstaterar brister hos

ett fordon och förelägger om registreringsbesiktning. Därvid är föreläggandetiden satt till en månad, vilket kan vara lämpligt även i fall av underkännande vid en registreringsbesiktning. Vägverket bör kunna föreskriva om kortare inställelsetider när ett fordon har underkänts vid mer än en registreringsbesiktning. Om ett föreläggande inte följs bör körförbud inträda för fordonet. Se närmare 6 kap. 13 § förslaget till fordonsförordning.

I samband med dispensärenden som prövas av Vägverket förekommer det att undantag från utrustningskrav medges för en viss tid, varefter utrustningen skall bytas ut till vad som annars föreskrivs. I sådana fall finns det i dag ingen möjlighet för verket att "tvinga in" fordonet till en registreringsbesiktning efter det att den tidsbegränsade dispensen har gått ut. Vi anser, i likhet med Vägverket, att detta är en brist i förfarandet och att verket bör ges en möjlighet att i sådana fall förelägga om registreringsbesiktning (se 6 kap. 4 § förslaget till fordonsförordning).

Det torde kunna inträffa att besiktningsorganet i samband med en registreringsbesiktning, trots att någon undersökning av fordonens funktion inte skall ske, upptäcker att ett fordon *som är taget i bruk* är behäftat med en så allvarlig brist att det bedöms som trafikfarligt. Vi har övervägt att låta även ett sådant fall, som en konsekvens av den renodling av besiktningsformerna som vi eftersträvar, fångas upp genom övriga och därför avsedda kontrollformer. Vi anser emellertid att främst trafiksäkerhetsskäl talar för att låta besiktningsorganet, trots att en reell möjlighet att göra en ordentlig fysisk undersökning av fordonets funktion saknas, meddela körförbud för ett sådant fordon. Förordningsförslaget innehåller därför en sådan möjlighet (se 6 kap. 12 § förslaget till fordonsförordning).

11.3.2 Lika behandling av EG-typgodkända och nationellt typgodkända fordon?

Reglerna om typgodkännande skall tillämpas när en tillverkare vill att en grupp fordon, som är lika i väsentliga avseenden, skall godkännas. Bestämmelserna om typgodkännande är således inte tillämpliga på godkännande av enstaka fordon. En konsekvens av detta borde vara att typgodkända fordon inte heller behöver registreringsbesiktigas. Enligt 63 § FK är så inte heller fallet beträffande nationellt typgodkända fordon. Motsvarande bestämmelse saknas dock beträffande vissa EG-typgodkända fordon.

En av utgångspunkterna för utredningens arbete är att behandla nationellt typgodkända fordon och EG-typgodkända fordon så lika som

möjligt. Detta har, såsom framgått i tidigare textavsnitt, bland annat fått till följd att förfarandet för nationellt typgodkännande har gjorts om i flera avseenden. Det vore önskvärt att nationellt typgodkända fordon och EG-typgodkända fordon behandlades lika även när det gäller registreringsbesiktning. Det skulle kunna betyda att samtliga EG-typgodkända fordon undantogs från kravet på registreringsbesiktning. Redan i dag är ju besiktningen av dessa fordon i allmänhet begränsad till att avse en identifiering av fordonet och fastställande av uppgifter för bilregistret. Det sistnämnda torde kunna ske utan besiktning, eftersom tillräckliga uppgifter för registreringen vanligen bifogas ansökan enligt 11 och 12 §§ BRK. Ett problem kvarstår emellertid beträffande behovet av att *identifiera* fordonen. Om ett EG-typgodkänt fordon, som importeras privat till Sverige, inte behöver visas upp vid en besiktning finns det risk för att fordonet registreras på handlingarna utan att den påstådde ägaren har tillgång till det. Registreringen och registreringsskyltarna kan därefter användas på något annat fordon, eventuellt i brottsligt syfte. Detta problem kommer att kvarstå så länge det inom EU saknas ett gemensamt system för registrering av fordon. Till dess att ett sådant har införts är det därför nödvändigt att kräva att EG-typgodkända fordon visas upp vid en registreringsbesiktning.

Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon innehåller bestämmelser om utformningen av och innehållet i de handlingar som utfärdas av medlemsstaterna vid registreringen av fordon. Informationen i ett registreringsbevis syftar bland annat till att identifiera ett fordon. Senast den 1 juni 2004 skall direktivet ha genomförts i nationell rätt. Direktivet berör dock endast själva registreringsbeviset och är därför inte tillräckligt för att råda bot på de ovan angivna problemen.

I detta sammanhang kan nämnas att Vägverket har föreslagit att Sverige skall tillträda *EUCARIS* (European Car and Driving License Information System), som är ett frivilligt samarbete mellan ett antal länder för att mellan ländernas bil- och körkortsregister utbyta information i syfte att kontrollera fordon, ägare och körkortsinnehav.

11.3.3 Yrkesmässig fordonstillverkare och registrerad importör

Ett särskilt problem som bör uppmärksammas i detta sammanhang är frågan om definitionen av yrkesmässig fordonstillverkare. En *yrkesmässig fordonstillverkare* definieras i 4 § BRK som ”fordonstillverkare med tillstånd till typbesiktning”. I textavsnitt 10 föreslås att kravet på tillstånd till typbesiktning skall slopas och ersättas med ett

nationellt typgodkännande. Av detta följer att yrkesmässig fordons-tillverkare får definieras på något annat sätt. Närmast till hands ligger enligt vår bedömning att i stället koppla definitionen till nationellt typgodkännande. Yrkesmässig fordonstillverkare skulle då vara *den som innehar ett nationellt typgodkännande för minst en fordonstyp*. Då torde i stort sett samma tillverkare som förut komma att omfattas av definitionen. De enda som faller utanför är de som, enligt nuvarande system, har fått ett tillstånd till typbesiktning, men som sedan av någon anledning inte har fått någon fordonstyp godkänd vid typbesiktning. Såvitt vi kan bedöma finns det ingen anledning att dessa skulle anses vara yrkesmässiga tillverkare i bilregisterkungörelsens mening. Enligt Trafikregisterutredningens förslag förs denna definition över till förordningen om vägtrafikdefinitioner. Definitionen får justeras i enlighet med vad som nu har sagts. Ändringen får göras i den nya förordningen om vägtrafikdefinitioner (2 § i förslaget, se SOU 1998:162).

En registrerad importör är enligt 4 § BRK en importör som har registrerats som avgiftsskyldig enligt bilskrotninglagen (1975:343). Någon ändring behövs inte av denna definition.

11.3.4 63 § fordonskungörelsen

Av 63 § FK framgår att om typintyg utfärdas för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning. I de nu föreslagna bestämmelserna om registreringsbesiktning görs det klart att sådan besiktning avser *enstaka fordon*. Någon motsvarighet till 63 § FK har därför inte tagits med i förslaget till fordonsförordning.

Enligt Bilprovningen har dock 63 § FK även tolkats och tillämpats omvänt, så att ett fordon inte får tas upp i ett typintyg om det inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning. Denna tolkning framgår inte klart av dagens författningstext och kapitlet om typgodkännande i den föreslagna fordonsförordningen innehåller därför en bestämmelse om detta (se 5 kap. 8 § 2 förslaget till fordonsförordning).

11.3.5 Militära fordon

Inom utredningen har diskuterats hur militära fordon skall behandlas i besiktningssammanhang. Det är främst frågan om vilken kontroll av fordonen som skall ske när de förs över från den militära sfären till den civila och därmed skall registreras i bilregistret (vägtrafikregistret).

I militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) finns bestämmelser som ger möjlighet att undanta militära fordon från många av de krav i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen på beskaffenhet och utrustning som normalt gäller.

När ett militärt fordon skall säljas på den civila marknaden är det därför näst intill omöjligt att veta i vilken mån dessa undantag har utnyttjats. Trots detta finns det för närvarande inga generella krav på besiktning i dessa fall, men Vägverket använder regelmässigt sin möjlighet enligt 90 § FK att förelägga om kontrollbesiktning.

Vi har övervägt att generellt kräva att militära fordon skall genomgå kontrollbesiktning innan de får släppas ut på den civila marknaden och registreras i bilregistret (vägtrafikregistret). Kontrollbesiktningen är dock endast en form av trafiksäkerhetsprovning. Den hindrar inte att det kommer ut militära fordon som inte uppfyller alla krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. I princip finns det inte något som hindrar att t.ex. en stridsvagn kommer ut på den civila marknaden.

Enligt utredningens uppfattning är själva misstanken om att före detta militära fordon inte uppfyller gällande krav i fråga om beskaffenhet och utrustning tillräcklig för att överväga om inte dessa fordon borde genomgå en registreringsbesiktning innan de får föras över till den civila sfären. En sådan misstanke är befogad med hänsyn till alla de undantag som kan göras för dessa fordon enligt militära vägtrafikkungörelsen. Vi föreslår därför att fordon som tidigare har varit införda i det militära fordonsregistret inte skall undantas från kravet på registreringsbesiktning. Detta föranleder en ändring av den bestämmelse som nu finns i 10 § BRK. Av denna följer nämligen att militära fordon kan registreras efter ansökan utan krav på registreringsbesiktning. Jämför 6 kap. 3 § förslaget till förordning om vägtrafikregister (SOU 1998:162). Det bör dock finnas möjlighet för Vägverket att föreskriva om modifikationer i detta hänseende, om det finns anledning till det. Så kan ske med stöd av bemyndigandet i 11 kap. 10 § punkt 2 förslaget till fordonsförordning. – Nu berörd författningsreglering bör övervägas närmare i samband med att detaljrutinerna för ett nytt förfarande utarbetas.

I militära vägtrafikkungörelsen finns, som nämnts, särskilda bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning och om besiktning av fordon. Särregler finns också i andra avseenden, t.ex. om trafikregler, registrering och förarbehörighet. I och med att författningsarbetet med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning samt fordonskontrollen slutförs har samtliga delområden setts över. Behovet av att se över också militära vägtrafikkungörelsen bör vara stort och vi vill framhålla detta som en angelägen uppgift.

Detsamma gäller i princip i fråga om vägtrafikförordningen (1995:137) för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap.

11.3.6 Övriga förändringar

Den grundläggande bestämmelsen om registreringsbesiktning bör tas in i fordonslagen. Bestämmelser av administrativ karaktär bör, som tidigare sagts, föras över till myndighetsföreskrifter. Detta gäller framför allt bestämmelserna om uppgiftslämnande mellan besiktningsorganen och Vägverket (47 § FK). I övrigt kan fordonskungörelsens bestämmelser om registreringsbesiktning föras över till fordonsförordningen med endast redaktionella ändringar.

Dagens exportvagnsbesiktning (65 § FK) är en specialvariant av registreringsbesiktning och förutsätts i enlighet med Trafikregisterutredningens förslag i SOU 1998:162 lösas inom ramen för registreringsbesiktningen. Detta bör kunna ske med stöd av föreskrifter som Vägverket meddelar.

12 Mopedbesiktning

Utredningens förslag: Bestämmelserna om mopedbesiktning förs över till de nya fordonsförfattningarna. Administrativa bestämmelser förs dock ned till myndighetsnivå. Bestämmelsen om att den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder vid överlåtelse skriftligen skall försäkra att mopeden under den tid han innehaft den inte har ändrats tas bort.

12.1 Nuvarande bestämmelser

Enligt 48–54 §§ FK gäller följande i fråga om mopedbesiktning.

En EG-typgodkänd moped klass II får tas i bruk om den är försedd med ett typgodkännandemärke och ett intyg om överensstämmelse. Övriga mopeder klass II får inte tas i bruk förrän de har godkänts vid en mopedbesiktning. Mopedbesiktning används således för enstycks-godkännande av nya mopeder klass II och för besiktning av äldre mopeder som har ändrats.

Vid en mopedbesiktning undersöker besiktningsorganet fordonets beskaffenhet och utrustning samt fastställer om fordonet är att anse som en moped klass II. När en moped godkänns vid en mopedbesiktning skall besiktningsorganet tilldela den en beteckning och utfärda ett besiktningsinstrument. Avskrifter av instrumentet skall skickas till Vägverket och Rikspolisstyrelsen. Besiktningsorganet för ett register över de mopeder som har tilldelats beteckningar.

Om en godkänd moped klass II ändras så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett utfärdat instrument över mopedbesiktning eller typbesiktning, får den inte användas förrän den efter ändringen har godkänts vid en mopedbesiktning.

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

12.2 Överväganden och förslag

De grundläggande bestämmelserna om varje besiktningens form bör finnas i den föreslagna fordonslagen (jfr textavsnitt 6.2.6). Mopedbesiktningen är här inget undantag. Den bestämmelse som för närvarande finns i 48 § första stycket FK och som talar om varför mopedbesiktning sker bör därför tas in i lagen.

I 50 § FK sägs, att om en godkänd moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett utfärdat instrument över mopedbesiktning eller typbesiktning, som har legat till grund för godkännandet, får den inte användas förrän den efter ändringen har godkänts vid en mopedbesiktning. Denna formulering omfattar i dag inte EG-typgodkända mopeder som inte längre stämmer med ett utfärdat intyg om överensstämmelse, vilket dock bör vara fallet. Det kan tilläggas att nationell typbesiktning numera inte längre kan ske beträffande mopeder. Den ovan återgivna bestämmelsen behöver dock finnas kvar, eftersom äldre mopeder som fortfarande är i bruk kan ha godkänts efter typbesiktning. Se vidare 7 kap. 3 § förslaget till fordonsförordning.

Den föreslagna fordonsförordningen bör inte tyngas av administrativa bestämmelser. Dessa bör i stället föras över till Vägverkets föreskrifter. Av förordningen bör framgå att besiktningsorganet skall tilldela de besiktigade mopederna en beteckning. De närmare bestämmelserna om vad beteckningen skall innehålla, om registerföring av tilldelade beteckningar samt om besiktningsinstrument bör dock föras ned till myndighetsnivå (jfr 53 § FK).

Bestämmelsen om att den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder vid överlåtelse skall förse mopedens typintyg eller besiktningsinstrument med en skriftlig försäkran att mopeden, under den tid han innehaft den, inte har ändrats (nuvarande 54 § FK) fyller inte längre någon funktion och bör därför tas bort. För det första föreligger det stora kontrollsvårigheter. En tillverkare kan lämna en ofullständig moped till en handlare och förutsätta att denne skall sköta den sista monteringen. Om handlaren inte kompletterar mopeden kan han fylla i intyget om att mopeden inte ändrats under den tid han innehaft den, men mopeden stämmer ändå inte med typintyget. Detsamma gäller om handlaren får in en ändrad begagnad moped. Problemet kan inte lösas genom att ställa krav på att handlaren intygar att mopeden stämmer överens med uppgifterna i typintyget, eftersom det kan vara svårt för handlaren att känna till detta, särskilt i fråga om begagnade mopeder. Dessutom kan bestämmelsen inte tillämpas på EG-typgodkända mopeder, eftersom det enligt EG-rätten skulle kunna uppfattas som ett otillåtet handelshinder.

Övriga bestämmelser om mopedbesiktning ändras endast i redaktionellt hänseende.

13 Kopplingsbesiktning

Utredningens förslag: Institutet kopplingsbesiktning mönstras ut. Bestämmelser om sammankoppling av fordon tas inte med i fordonslagen eller fordonsförordningen utan förs ned till myndighetsnivå.

13.1 Nuvarande bestämmelser

Kopplingsbesiktning regleras i 66–68 §§ FK. Av dessa bestämmelser framgår att en släpvagn med en totalvikt över tre ton får dras av en bil endast om släpvagnen vid kopplingsbesiktning har godkänts för bilen, om inte Vägverket föreskriver något annat. Detta gäller dock inte en påhängsvagn och inte heller en släpvagn som dras till ett besiktningsorgan för kopplingsbesiktning eller en olastad släpvagn, som med stöd av saluvagnslicens brukas för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till ett garage.

Kopplingsbesiktning skall ske för att fastställa att en kopplingsanordning mellan en bil och en släpvagn är i föreskrivet skick. Vid besiktningen skall bilen och släpvagnen ställas in samtidigt och om besiktningen gäller en dolly skall även påhängsvagnen ställas in. Om ett fordon har tagits upp i ett typintyg eller har godkänts vid en registreringsbesiktning skall det senast utfärdade registreringsbeviset företes.

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

Vad som däremot inte framgår av fordonskungörelsen är att kopplingsbesiktning krävs endast i en minoritet av fallen. Anledningen

till detta är att Trafiksäkerhetsverket (Vägverket) har utnyttjat sin möjlighet att föreskriva om undantag från 66 § FK. Av föreskrifterna framgår att fordon av olika *kopplingsklasser* får kombineras på ett antal olika sätt utan att kopplingsbesiktning behöver ske, se Trafiksäkerhetsverkets regler (1983:16) om kopplingsklasser, ändrade genom TSVFS 1991:78, och Trafiksäkerhetsverkets regler (1983:18) om släpvagnar som får dras av lastbilar utan föregående kopplingsbesiktning, ändrade genom TSVFS 1991:79.

13.2 Överväganden och förslag

Kopplingsbesiktning skall enligt nuvarande bestämmelser ske för att fastställa att kopplingsanordningen mellan en bil och en släpvagn är i föreskrivet skick. Vid denna besiktning kontrolleras också i praktiken, även om det inte krävs enligt fordonskungörelsen, att bilen och släpvagnen är lämpliga att kopplas samman. Som framgår av avsnittet ovan tillämpas dock i de flesta fall Vägverkets föreskrifter om kopplingsklasser, som tillåter att bilar och släpvagnar utan någon föregående kopplingsbesiktning kopplas samman i vissa angivna kombinationer, s.k. *kopplingssystem*.

En diskussion om förhållandet mellan kopplingsbesiktning och kopplingsklasser har aktualiserats inom utredningen, främst till följd av hanteringen av utländska fordon. Förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige innehåller bland annat bestämmelser om beskaffenhet och utrustning avseende fordon som är i internationell vägtrafik i Sverige (jfr textavsnitt 2.2.6). Enligt förordningen 1987:27 krävs det inte någon kopplingsbesiktning för utländska fordon. Tolkningen av gällande bestämmelser har satts i fråga i de fall ett svenskt fordon (drag- eller släpfordon) kombineras (kopplas ihop) med ett utländskt fordon (drag- eller släpfordon). Enligt gällande praxis – och så som författningen får förstås – krävs det kopplingsbesiktning om *släpfordonet* är registrerat i Sverige, men inte om det är registrerat i utlandet.

Enligt vad som upplysts finns inte motsvarande ordning med kopplingsbesiktning i andra länder, även om man på många håll ställer vissa krav på själva kopplingen mellan en dragbil och ett släp. Vägverket har därför inom utredningen tagit upp frågan om att avskaffa kopplingsbesiktningen och i stället reglera frågorna om sammankoppling av fordon på myndighetsnivå. En samordning med kopplingsklassningen skulle då ske. Även Bilprovningen har ställt sig positiv till en sådan ordning. Bilprovningen har i det sammanhanget pekat på att det finns behov av att utöka systemet med kopplings-

klasser, eftersom det för närvarande inte rymmer alla fordonstyper och viktklasser.

Från branschens sida har framhållits att konkurrensskäl kräver att regelsystemet ses över i det här avseendet.

Mot bakgrund av vad som har kommit fram om det system som tillämpas i dag menar vi att det finns skäl att avskaffa kopplingsbesiktningen. Såvitt vi har förstått finns det inte heller några sakliga skäl till den nuvarande skillnaden i behandlingen av svenska och utländska drag- och släpfordon. De bestämmelser om kopplingsbesiktning som i dag finns i fordonskungörelsen bör därför inte tas med i den nya författningsregleringen. Någon särskild besiktningssform som omfattar kopplingsanordningar behålls då inte. I stället bör de frågor som rör sammankopplingen av fordon helt regleras av Vägverket. Genom en översyn av dessa föreskrifter kan ett konsekvent och neutralt system för handhavande av kopplingsanordningar skapas.

Det här aktuella ämnesområdet får anses falla under ”fordons beskaffenhet och utrustning”. Bemyndigandet för Vägverket i 11 kap. 10 § punkt 1 i den föreslagna fordonsförordningen är därför tillämpligt, liksom straffbestämmelsen i 11 kap. 4 § punkt 2 a samma förordning.

14 Lämplighetsbesiktning

Utredningens förslag: Bestämmelserna om lämplighetsbesiktning förs över till de nya fordonsförfattningarna. Terrängtrafik-kungörelsens krav på lämplighetsbesiktning av terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse mönstras dock ut. Kravet på lämplighetsbevis för registrerade fordon slopas, men behålls för släpvagnar som dras av motordrivna fordon.

14.1 Nuvarande bestämmelser

Bestämmelser om lämplighetsbesiktning finns i 69–73 §§ FK och 24–28 §§ TTK.

Lämplighetsbesiktning sker för att fastställa att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att en buss, en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran, för att en personbil skall få användas vid övningskörning i trafikskola, för att ett fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon skall få användas för personbefordran, för att en bil skall få registreras som utryckningsfordon och för att ett terrängmotorfordon skall få användas i en uthyrningsrörelse. Fordon får dock vid räddningstjänst tillfälligt användas av en statlig brandkår eller en kommunal räddningskår. Vidare får ett fordon som har kopplats till en traktor användas för en kortare färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor.

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

Lämplighetsbeviset eller en bestyrkt avskrift av det skall medföras vid skolskjutsning, vid personbefordran med ett fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon eller vid färd med ett terrängfordon. Det skall efter tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller en

polisman. Handlingen skall kunna läsas utan svårighet. Fordonsägaren kan hos Vägverket ansöka om att få en duplett av lämplighetsbeviset.

Besiktningsorganet får återkalla ett godkännande som meddelats vid en lämplighetsbesiktning, om fordonet inte är lämpligt för den avsedda användningen. Om godkännandet återkallas skall besiktningsorganet lämna uppgift om det till Vägverket och, om godkännandet avser användning i yrkesmässig trafik, till prövningsmyndigheten enligt yrkestrafiklagen (1998:490).

14.2 Överväganden och förslag

Liksom beträffande övriga kontrollformer föreslås att den grundläggande bestämmelsen om lämplighetsbesiktning tas in i fordonslagen. Där beskrivs att lämplighetsbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Det slås också fast att ett godkännande vid en lämplighetsbesiktning får återkallas av besiktningsorganet, om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen. Dessa bestämmelser har hämtats från fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen och innehåller inget nytt i sak.

De flesta av de övriga nu gällande bestämmelserna om lämplighetsbesiktning förs över till fordonsförordningen. Därvid måste vissa sammanjämkningar ske mellan fordonskungörelsens och terrängtrafikkungörelsens bestämmelser, eftersom de två kungörelserna avser olika typer av fordon och samtliga bör omfattas av den nya fordonsförordningen.

Det kan noteras att kravet i terrängtrafikkungörelsen på lämplighetsbesiktning av terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse mönstras ut, eftersom någon särskild kontroll med avseende på lämpligheten i praktiken inte förekommer.

Vissa bestämmelser av administrativ karaktär bör föras över till Vägverkets föreskrifter. Det gäller bestämmelserna om att besiktningsorganet skall sända en avskrift av varje lämplighetsbevis till Vägverket, om dupletter av lämplighetsbevis samt om till vilka myndigheter besiktningsorganet skall lämna uppgift om ett lämplighetsbevis återkallas.

Hänvisningen i 70 § tredje stycket FK, som säger att det finns särskilda bestämmelser om farligt gods, bör tas bort. Ett skäl för detta är att det finns anledning att över huvud taget vara restriktiv med hänvisningar och ta in sådana endast då det verkligen är motiverat. Ett annat skäl är att det finns andra kategorier av lämplighetsbesiktningar som inte nämns, t.ex. för transport av lättfördärliga livsmedel, se

SLVFS 1995:19 Statens livsmedelsverks kungörelse om tillämpning av 1970 års överenskommelse om internationell transport av lättförärliga livsmedel och om specialutrustning för sådan transport (ATP) samt transitering enligt förordningen (1987:1119) om ett gemensamt transiteringsförfarande (TIR). Dessa bygger på internationella konventioner.

Bilprovningen har föreslagit att resultatet från lämplighetsbesiktningen skall skrivas in i registreringsbeviset. Det skulle medföra att något lämplighetsbevis inte längre behövs för registrerade fordon och innebära en blankett mindre. Vägverket skulle kunna få nödvändiga uppgifter via datorkommunikation i stället för som i dag på mikrofilm. En sådan ordning skulle medföra vissa besparingar. Vi föreslår därför att den genomförs.

Det bör ankomma på Vägverket att närmare reglera uppgiftsskyldigheten för besiktningsorganen samt vilka uppgifter som skall tas in i registreringsbeviset enligt det nämnda förslaget.

Släpvagnar som dras av jordbrukstraktorer m.fl. fordon är inte registreringspliktiga (8 och 9 §§ BRK). Eftersom det förekommer att sådana släpvagnar godkänns för personbefordran är det nödvändigt att ha kvar lämplighetsbeviset för dessa fordon. Liksom för närvarande skall beviset i dessa fall medföras vid personbefordran och på begäran visas upp för en bilinspektör eller en polisman. Kravet bör uttryckas så att det gäller i fråga om fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon.

15 Kontrollbesiktning

Utredningens förslag: Bestämmelserna om kontrollbesiktning anpassas till de nyligen genomförda ändringarna i inställelse-systemet för periodisk kontrollbesiktning, där fordon med slutsiffran 5 i registreringsnumret, för att avlasta Bilprovningen under våren, nu har inställelseterminen maj–september.

Principen med årlig kontrollbesiktning av fordon från och med 1951 års modell med ettårs- eller tvåårsintervaller behålls. För fordon som används på ett särskilt sätt – t.ex. vid övningskörning eller i yrkesmässig trafik – samt för alla bussar, föreslås en viss skärpning genom krav på årlig periodisk kontrollbesiktning oavsett ålder.

Kravet på kontrollmärke för terrängfordon slopas.

Ett föreläggande om kontrollbesiktning skall innehålla det alternativ som fordonsägaren i vissa fall ges att efterkomma förelägandet, nämligen kontroll vid en ackrediterad verkstad.

Kravet på kontroll av taxametern i taxifordon vid kontrollbesiktningen tas bort.

Kravet på att fordonsägaren skall visa upp vissa handlingar i samband med kontrollbesiktningen slopas.

15.1 Inledning

Periodisk kontrollbesiktning är obligatorisk för de flesta motordrivna fordon och släpfordon. Syftet är att kontrollera att utrustning och beskaffenhet hos fordon som är i bruk uppfyller de krav som ställs i fråga om trafiksäkerhet och miljö. Sedan den 1 januari 1992 styrs skyldigheten att ställa in ett fordon till besiktning av den tidpunkt när fordonet togs i bruk och inte, som tidigare, av årsmodellbeteckningen.

Den 30 november 1998 ändrades bestämmelserna om kontrollbesiktning (och flygande inspektion) med hänsyn till rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande

släpfordons trafiksäkerhet. Ändringarna gällde bedömningen av ett fordon's brister och framgår både av fordonskungörelsen och av Vägverkets föreskrifter om kontrollbesiktning och flygande inspektion (VVFS 2000:101 och 102).

Under år 2000 utfördes totalt 3 828 078 kontrollbesiktningar i Sverige. Vid dessa underkändes totalt 48 procent av inställda fordon, varav 33 procent med krav på efterkontroll och 15 procent utan krav på sådan kontroll.

Fordonsslag	Totalt antal	Underkända efterkontroll	Underkända ej efterkontroll	Underkända totalt
Personbilar	2 966 698	35 %	15 %	50 %
Lätta lastbilar	195 173	39 %	18 %	57 %
Tunga lastbilar	75 843	41 %	20 %	61 %
Lätta bussar	966	38 %	16 %	54 %
Tunga bussar	13 414	29 %	15 %	44 %
Lätta släp	310 083	20 %	12 %	32 %
Tunga släp	35 213	48 %	9 %	57 %
Motorcyklar	92 294	8 %	10 %	18 %
Husvagnar	137 728	14 %	7 %	21 %
Traktorer	272	27 %	2 %	29 %
Terrängskotrar	374	1 %	1 %	2 %
Summa	3 828 078	33 %	15 %	48 %

En fråga som fått mycket uppmärksamhet under år 2000 är de långa väntetiderna till besiktning, främst kontrollbesiktning, som drabbat fordonsägare i hela landet. Detta har givetvis diskuterats inom utredningen, även om det inte ingår i våra direktiv att direkt söka lösningar på dessa problem. Ambitionen är ju att förenkla förfarandet och bestämmelserna så långt som möjligt, och flera av våra förslag torde kunna leda till vissa rationaliseringar och större flexibilitet, som i sin tur kan ha en positiv effekt på besiktningsorganens arbete.

Riksdagens revisorer har i Rapport 2000/01:2 Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten behandlat bland annat frågor som rör kontrollbesiktningen. Revisorerna föreslår att nuvarande system för kallelse till kontrollbesiktning förändras för att åstadkomma en jämnare belastning över året och att Bilprovningen får ansvaret att, inom de ramar som fordonskungörelsen ger, styra när i tiden kallelse skall gå ut. Revisorerna föreslår också att en ytterligare utglesning av kontrollbesiktningen övervägs.

15.2 Nuvarande bestämmelser

15.2.1 Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen

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

Periodiskt återkommande kontrollbesiktning

Bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton besiktigas

första gången under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller 34 månader efter den månad bilen första gången togs i bruk, om inte inställelsemånaden infaller inom sex månader från den månad fordonet har godkänts vid en fullständig registreringsbesiktning,

andra gången under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller två år efter föregående inställelsemånad, och

därefter årligen under inställelseterminen.

Bilar och bildragna släpvagnar med totalvikt över 3,5 ton besiktigas

första gången senast ett år efter den månad fordonet första gången togs i bruk, och

därefter senast ett år efter senaste fullständiga kontroll- eller registreringsbesiktning.

Bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar besiktigas

första gången senast två år efter den månad fordonet första gången togs i bruk, och

därefter senast två år efter senaste fullständiga kontroll- eller registreringsbesiktning. Om mer än tio år förflutit sedan fordonet första gången togs i bruk, skall dock fordonet besiktigas med ett års mellanrum.

Motorredskap klass I och av sådana fordon dragna släpvagnar besiktigas

första gången senast tre år efter den månad fordonet första gången togs i bruk, och

därefter senast två år efter senaste fullständiga kontroll- eller registreringsbesiktning.

Registrerade terrängfordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och **registrerade terrängmotorfordon** som används i uthyrningsrörelse besiktigas senast ett år efter närmast föregående besiktning.

Personbilar, motorcyklar och lastbilar med en totalvikt av högst 3,5 ton skall från och med det kalenderår som infaller 30 år efter det år som anges i årsmodellbeteckningen enligt bilregistret i stället besiktigas vartannat år.

Enligt 77 § FK gäller följande. **Fordon med en totalvikt av högst 3,5 ton** som är **utryckningsfordon, registrerade motorfordon** som används för övningskörning i trafikskola, **registrerade motorfordon** som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på ett tillkopplat släpfordon, **registrerade släpfordon** på vilka gasverk dras, **registrerade bilar** som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, **registrerade släpfordon** som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, **registrerade släpfordon** som är inrättade för transport av sjuka eller skadade eller som används uteslutande av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka, **registrerade bilar** som används i uthyrningsrörelse, **registrerade bilar** som används för icke yrkesmässig skolskjutsning samt **registrerade bussar** besiktigas

första gången under den inställelsetermin vars inställelsemånad infaller ett år efter det att fordonet första gången togs i bruk och

därefter årligen under inställelseterminen.

I 78 § förklaras vad som menas med inställelsemånad och inställelsetermin. *Inställelseterminen* består av en inställelsemånad samt de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna. *Inställelsemånaden* bestäms efter den sista siffran i fordonets registreringsnummer.

Siffr a i reg.nr.	Inställel semånad
1	januari
2	februari
3	mars
4	april
5	juli
6	augusti
7	september

8	oktober
9	november
0	december

Den som ställer in ett fordon för vilket körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning har meddelats skall visa upp den handling där förbudet eller föreläggandet har meddelats. Om efterkontroll sker inom två månader från det att ett fordon har underkänts vid en kontrollbesiktning, får kontrollen begränsas till att avse de delar som tidigare har underkänts.

Ett fordon skall godkännas om det vid kontrollbesiktningen är i trafiksäkert skick, i förekommande fall är utrustat med en taxameter som tillsammans med sin fastsättning är kontrollerad och plomberad i enlighet med föreskrifter som avses i 11 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (1998:779), uppfyller de krav som avses i förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1995:555) om HFC och förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet samt fordonet även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt. Fordonet skall godkännas även om det har brister, om dessa är av ringa betydelse.

Om ett fordon är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas (83 § FK). Ett sådant körförbud gäller till dess att en ny kontrollbesiktning sker. Fordonet får dock användas vid provkörning från plats där reparation utförts i omedelbart samband med en reparation och för färd kortaste lämpliga väg till ett besiktningsorgan för besiktning. En släpvagn som är olastad får också dras till en reparationsverkstad med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om körförbudet beror på bristfällighet i bromssystemet.

Om ett fordon har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, skall besiktningsorganet enligt 84 § FK förelägga fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Om fordonet då inte ställs in inom föreskriven tid inträder körförbud. Ett sådant körförbud gäller till dess att kontrollbesiktning sker. Provkörning får dock ske i samband med reparation och fordonet får användas för kortaste lämpliga färd både till en reparationsverkstad och till ett besiktningsorgan för besiktning. Föreläggande om kontrollbesiktning skall dock inte utfärdas om bristerna är enkla och inte har förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen.

Trots att en fordonsägare har fått föreläggande om kontrollbesiktning enligt 84 § kan han i stället låta prova fordonet vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk

kontroll (84 a § FK). Detsamma gäller vid körförbud enligt samma paragraf, om provningen sker *inom en månad* från det att körförbud inträdde och *inom två månader* från en fullständig kontrollbesiktning. Verkstaden skall då utfärda ett intyg om att fordonet har provats och att bristen har åtgärdats. Intyget skall sändas till Vägverket som prövar om fordonet skall godkännas. Om intyget inte utfärdas i tid eller om det inte godkänns av Vägverket inträder körförbud.

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

Intygen kan antingen sändas till Vägverket per post eller direktregistreras (direktanmälas) av verkstaden via terminal. Under åren 1998–2000 utfärdade ackrediterade verkstäder cirka 105 000 sådana intyg per år.

Vägverket kontrollerar att intyget har utfärdats av en verkstad som är ackrediterad och att intyget utfärdats i rätt tid, dvs. inom den ovan nämnda tidsfristen. Verket beslutar därefter om fordonet skall godkännas. Om någon av förutsättningarna brister och fordonet inte kan godkännas vid provningen av intyget skall det ställas in för förnyad kontrollbesiktning.

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

I 86 § FK anges att protokoll skall föras vid kontrollbesiktningen. Där räknas också upp vad detta protokoll skall innehålla. Protokollet skall överlämnas till fordonets ägare när förrättningen är klar.

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

Om körförbud meddelas vid kontrollbesiktning skall besiktningsorganet förse fordonet med ett körförbudsmärke (88 § FK).

Besiktningsorganet skall lämna uppgift om kontrollbesiktning och om förelägganden som meddelats i samband därmed till Vägverket, i fråga om fordon som är registrerade i bilregistret (vägtrafikregistret), och till Försvarsmakten i fråga om fordon som är registrerade i det militära fordonsregistret. Om kontrollbesiktning av fordon som brukas

med turistvagnslicens skall uppgift lämnas till Tullverket. Om kontrollbesiktning av övriga fordon skall uppgift lämnas till Vägverket.

I 30 § TTK anges vilka terrängfordon som skall kontrollbesiktigas (se ovan) och därefter anges i kungörelsens följande paragrafer om kontrollbesiktning att fordonskungörelsens bestämmelser skall tillämpas även beträffande terrängfordon. I såväl bilregisterkungörelsen som i terrängtrafikkungörelsen finns bestämmelser om kontrollmärken, som tillställs fordonsägaren av Vägverket.

15.2.2 Rådets direktiv 96/96/EG

Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, senast ändrat genom direktivet 99/52/EG, har kommit till i syfte att skapa säkrare vägtransporter och mer likvärdiga konkurrensvillkor för transportföretag i de olika medlemsstaterna. Innan direktivet genomfördes varierade både normerna och metoderna för provning av fordon. Man ville genom direktivet harmonisera provningarnas periodicitet och bestämmelserna om vilka komponenter som måste provas. Provningarna under fordonets brukstid skall vara enkla, snabba och billiga.

Direktivet gäller registrerade motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar. Trafiksäkerhetsprovningarna skall utföras av staten eller ett offentligt organ som har utsetts av staten, eller av andra organ som har utsetts av och övervakas av staten. Fordon som tillhör försvarsmakten, ordningsmakten eller brandförsvaret samt fordon av historiskt intresse kan undantas från direktivets tillämpningsområde.

I bilaga I till direktivet anges vilka fordon som skall provas samt provningarnas periodicitet:

Fordonskategori	Provningsperiodicitet
Motorfordon för persontransport med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
Motorfordon för godstransport och med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.

Släp- och påhängsvagnar med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
Taxibilar, ambulanser.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
Motorfordon med minst fyra hjul som normalt används vid gods-transport på väg och med en tillåten maximimassa på högst 3 500 kg, utom jordbrukstraktorer och jordbruksmaskiner.	Fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter vartannat år.
Motorfordon med minst fyra hjul för persontransport på väg med högst åtta sittplatser, utöver föraren.	Fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter vartannat år.

I bilaga II anges vilka komponenter som skall kontrolleras och vad som kan vara orsak till underkännande vid kontrollen.

Oavsett vad som anges i bilaga I och II får medlemsstaterna

- tidigarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna och, om så är lämpligt, låta fordonet genomgå provning innan registrering har skett,

- förkorta tiden mellan två på varandra följande obligatoriska provningar,

- göra provning av frivillig utrustning obligatorisk,

- öka antalet komponenter som provas,

- sträcka ut kravet på periodisk provning till andra fordonskategorier,

- föreskriva om särskilda kompletterande provningar,

- kräva högre värden för minsta bromsverkan och föreskriva om provning med större last än vad som framgår av värdena i bilaga II, för ett fordon som är registrerat på deras territorier, förutsatt att sådana krav inte överstiger kraven i fordonets ursprungliga typgodkännande.

15.3 Överväganden och förslag

15.3.1 Inställelseterminer m.m.

Slopande av slutsifferstyrningen

En fråga, som utredningen diskuterat, är huruvida det är möjligt att slopa systemet med slutsifferstyrning av inställelsen för kontrollbesiktning. Ett slopande skulle innebära förenklingar både för fordonsägare och för Vägverket. Det nuvarande systemet skapar framför allt problem för de fordonsägare som vistas utomlands under den del av året som inställelseterminen infaller. Fordonsägaren saknar möjlighet att byta inställelsetermin och Vägverket får därför allt oftare in ansökningar om dispenser. Det enda egentliga skäl som har anförts till förmån för det nuvarande systemet är att det i möjligaste mån kan skapa en jämn beläggning hos Bilprovningen.

Bilprovningen har i en skrivelse till utredningen den 31 mars 2000 anfört att ett system där tidpunkten för inställelse till kontrollbesiktning styrs av den tidpunkt då den senaste fullständiga kontrollbesiktningen utfördes i flera avseenden skapar möjligheter till större frihet och flexibilitet jämfört med dagens slutsifferstyrda system. Inom Bilprovningen har man övervägt konsekvenserna av en sådan förändring utan att finna några avgörande argument mot den. Med en jämn beläggning följer också att kostnaderna relativt sett kan hållas låga. Det kan emellertid inte uteslutas att den större flexibiliteten och friheten för fordonsägarna ställer vissa nya krav på besiktningsorganisationen. Nya krav kan inte alltid uppfyllas med mindre än att det genererar kostnadsökningar som i slutändan måste belasta avgiften för besiktningen. Vidare utgår Bilprovningen från att ett eventuellt förslag ger utrymme för viss tånjbarhet så att automatiskt körförbud inte formellt inträder efter sista dagen i den månad som pekas ut som inställelsemånad i det nya systemet. Bilprovningen anser nämligen att man inte kan bortse från att man i så fall ändrar från ett system som innehåller en inställelsetermin på fem månader.

Det kan nämnas att man i Tyskland har valt att gå i motsatt riktning. Det tyska inställelsesystemet är inte slutsifferstyrt utan liknar det svenska systemet vad gäller släpfordon, motorcyklar och tunga fordon. Fordonet besiktigas första gången efter tre år och därefter vartannat år. Den 1 december 1999 ändrades de tyska inställelsereglerna så att fordonen nu har fastare inställelseperioder. Om en besiktning senareläggs förskjuts inte tiden för nästa besiktning. Dessutom kan böter ådömas om fordonet inte besiktigas i tid. Friheten att välja tid för besiktning har alltså inskränkts. Med hänsyn till de argument som har

anförts ovan anser vi inte att det tyska inställesystemet passar för svenska förhållanden.

Premieringssystem för skötsamma fordonsägare

I regleringsbrev den 17 december 1996 uppdrog regeringen åt Vägverket att utreda förutsättningarna för ett besiktningssystem som premierar välskötta fordon och vilka effekter det kan ge. Vägverket har i en redovisning av uppdraget den 28 januari 1998 anfört att ett system som har övervägts är att låta en fordonsägare efter ett antal felfria besiktningar "hoppa över" inställelsen till nästa kontrollbesiktning. Vägverket menar att dagens besiktningssystem med en fast inställelsetermin kan medföra att premieringstiden blir så lång att fordonens miljö- och trafiksäkerhetsstatus *sänks* på grund av att försämringen blir *för* stor under perioden mellan två besiktningstillfällen. Detta kan således resultera i att vinsten med utebliven besiktning genom premiering äts upp av kostnader som drabbar samhället genom ett ökat antal trafikolyckor, försämrad miljö och, för fordonsägaren, försämrad service i glesbygd.

Vägverket anser att en förändring av dagens besiktningssystem till ett "fritt" inställesystem utan slutsifferstyrning, med utgångspunkt i en normal tilldelning av en ny tolv månadersperiod efter varje godkänd kontrollbesiktning, skulle öppna möjlighet till ett premieringssystem som har förutsättningar att utvecklas till ett mer individuellt besiktningssystem. Ett premieringssystem skulle i början kunna utformas så att premieringstiden uppgår till exempelvis sex månader i stället för tolv månader. Därmed skulle risken för en lång tids exponering i trafiken av mindre trafik- och miljösäkra fordon direkt minska. Det skulle också vara tänkbart att i motsatta fall förkorta tiden mellan två på varandra följande besiktningar. Därvid skulle tyngdpunkten i besiktningssystemet kunna ligga på att kontrollera de fordon som verkligen har behov av att kontrolleras.

Vägverket föreslår också att det på sikt bör införas ett "fritt" inställesystem för bilar och att det först då bör bli aktuellt med ett premieringssystem.

Vi har inte tagit ställning till frågan om utformningen av ett eventuellt premieringssystem, men kan konstatera att ett mera flexibelt inställesystem torde utgöra en förutsättning för och grunden för ett sådant. Ett premieringssystem medför en utglesning av besiktningarna och är därmed också ägnat att minska köproblemen hos Bilprovningen.

Avgiftsstyrning

Före den 1 juli 1993 fanns ett system med förhöjd avgift, om besiktning skedde efter inställesemånaden, men inom inställeseterminen. Därefter har avgiften för en besiktning varit densamma oavsett var och när besiktningen utförs. Det har visat sig att fordonsägarna har senarelagt tidpunkten för besiktningen som en följd av att den förhöjda avgiften slopades. Detta har bidragit till de långa väntetiderna under vår och sommar samt till allt fler automatiska körförbud. Under det senaste året har mer än 10 procent av personbilarna besiktigats efter den fem månader långa inställesetiden.

Det har alltså visat sig att den tidigare förhöjda avgiften hade önskad effekt. Man skulle därför kunna tänka sig att återinföra ett sådant system, alternativt att ha en lägre avgift före en viss tidpunkt. Även en relativt liten skillnad i avgift har visat sig ha effekt.

Avgiften för besiktning skulle också kunna användas som styrmedel på ett annat sätt. Avgifter som differentieras över året skulle kunna påverka fordonsägare att besiktiga sina fordon under tider på året då beläggningen hos Bilprovningen är lägre. I praktiken skulle det kunna innebära lägre avgifter på hösten. I ett fritt system kan då fordonsägaren välja en inställesemånad på hösten.

Denna fråga diskuterades redan i prop. 1993/94:167, *En effektivare fordonskontroll* (s. 32). I samband med en diskussion om fri prissättning på en helt avreglerad besiktningmarknad behandlades problemet med kraftigt varierande efterfrågan på besiktningssupdrag under året. Regeringen menade att det kan vara lämpligt att variera prissättningen under året, så att man får en jämnare beläggning och därmed lägre kostnader. Det konstaterades dock att en sådan prisdifferentiering inte är möjlig att göra inom ramen för nuvarande system, eftersom besiktningsterminen bestäms av slutsiffran i registreringsnumret och denna fastställs av Vägverket.

Regeringen uppdrog den 14 september 2000 åt Ekonomistyrningsverket att föreslå en ny modell för att bestämma besiktningssavgifter för Bilprovningens förrättningar. En utgångspunkt för modellen skulle vara att den ger Bilprovningen möjlighet att anpassa avgifterna till ändringar i förutsättningarna för verksamheten, t.ex. ändrade provningsmetoder, variationer i efterfrågan och företagsinterna förändringar genom bland annat rationaliseringar. Uppdraget redovisas i Ekonomistyrningsverkets rapport ESV 2000:24.

På grundval av rapporten har regeringen beslutat om nya bestämmelser för besiktningssorganens avgiftsuttag genom förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningssorgan på fordonsområdet, som har trätt i kraft den 1 mars 2001. Bestämmelserna är, till skillnad från

äldre bestämmelser tillämpliga på samtliga tre besiktningsorgan, nämligen Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SAQ Kontroll Aktiebolag och SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag.

Vägverket skall i samråd med Ekonomistyrningsverket och berört besiktningsorgan bestämma besiktningsavgifternas storlek. Avgifterna skall vara kostnadsbaserade och beräknade så att full kostnadstäckning uppnås i respektive besiktningsorgans verksamhet. Resultatet i verksamheten skall på längre sikt varken ge överskott eller underskott. Avgifterna skall vara lika över hela landet. Om en kund som har bokat tid uteblir från förrättningen, får besiktningsorganet ta ut hälften av avgiften för förrättningen, dock högst 1 000 kronor exklusive mervärdesskatt.

Sammanfattning

De analyser och överväganden som vi har gjort ovan beträffande inställelse- och premieringssystem för kontrollbesiktningen får ses på längre sikt. Samtidigt kan konstateras att de köer som under senare tid har uppstått hos Bilprovningen under våren har flera orsaker. Dels besiktigas då ett stort antal vinteravställda bilar, motorcyklar och husvagnar. Dels finns det betydligt fler bilar med slutsiffror under våren än under hösten. Slutsiffrorna 6, 7 och 8 är nämligen under-representerade för bilar till följd av att Vägverket fram till april månad 1999 gav dessa slutsiffror huvudsakligen till motorcyklar.

Vi har deltagit i diskussionerna om hur dessa problem skulle kunna avhjälpas. Diskussionerna resulterade i att Vägverket i en skrivelse till regeringen den 2 november 2000 föreslog att 78 § FK ändras på så sätt att inställelseterminen för slutsiffra 5 blir maj – september med juli som inställelsemånad. Detta skulle medföra en avlastning för Bilprovningen under våren. I samband därmed fick vi också reda på att Bilprovningen avser att ändra sina rutiner för kallelse av fordonsägarna till kontrollbesiktning, bland annat genom att i kallelsen föreslå fordonsägaren en viss tid för besiktning, ett system som används i Finland. En sådan försöksverksamhet har inletts och kommer att pågå under våren 2001. De hittills vunna erfarenheterna pekar på att systemet – i någon form – kommer att permanentas. Parallellt med detta pågår inom Bilprovningen även en utveckling av det befintliga bokningssystemet. I dag kan nämligen ett stort antal fordonsägare under årets alla dagar och under en stor del av dygnet välja mellan tre olika bokningssystem, en talsvarstjänst, en internettjänst och en telefonisttjänst från ett s.k. callcenter. Dessa tre system avses att

samordnas med förbokning via kallelse och kombineras med förskottsinsbetalning av besiktningsavgiften.

Regeringen har beslutat om ändring av 78 § FK i enlighet med Vägverkets förslag och ändringarna har också trätt i kraft den 1 februari 2001 (SFS 2000:1166).

På grund av det ovan sagda behåller vi i vårt författningsförslag ett system som bygger på nuvarande system med slutsifferstyrning men med anpassning till ändringarna i fordonskungörelsen i fråga om inställetstermin och inställetsemånad för fordon med slutsiffran 5. Detta innebär dock inte att diskussionerna om ytterligare ändringar av Bilprovningens inställetsesystem och om dess avgifter är avslutade, utan fortsätter på olika nivåer för att om möjligt uppnå ytterligare förbättringar för den enskilde fordonsägaren.

15.3.2 Slopade krav på kontrollmärken för terrängfordon

Enligt 30 a § TTK måste vissa terrängfordon vara försedda med kontrollmärke. Det gäller sådana fordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och sådana som används i uthyrningsrörelse. Det finns här ingen koppling till fordonsskatten, som är fallet för andra fordon. Den enda anledningen till att kontrollmärken krävs på dessa fordon är att det skall underlätta polisens övervakning av dem.

Eftersom kontrollmärke snarare är undantag än regel för denna typ av fordon är det emellertid omöjligt för polisen att veta om ett fordon utan kontrollmärke borde ha märke eller inte. Vi anser att det i dessa fall saknas tillräckliga skäl för att ställa krav på den enskilde fordonsägaren att förse sina fordon med kontrollmärken. Ett slopande av kontrollmärket för dessa fordon bör innebära minskat administrativt arbete för Vägverket och därmed sparade resurser. Någon motsvarighet till terrängtrafikkungörelsens bestämmelse om kontrollmärken tas därför inte med i förslaget till fordonsförordning.

15.3.3 Övervakning genom Vägverket

Bestämmelsen i 90 § FK om övervakning genom Vägverket har för närvarande inte något författningsmässigt samband med kontrollbesiktningen. Bestämmelsen innebär att Vägverket kan förelägga en fordonsägare att ställa in sitt fordon till kontrollbesiktning inom en viss tid. I kapitlet om kontrollbesiktning anges när kontrollbesiktning skall ske och vem som får förelägga om sådan. Denna möjlighet för

Vägverket är endast ett specialfall av föreläggande om kontrollbesiktning och utgör inte någon självständig kontrollform. Någon bestämmelse om övervakning genom Vägverket tas därför inte in i fordonslagen, utan i fordonsförordningens kapitel om kontrollbesiktning.

15.3.4 Tydligare angivande av alternativa sätt att följa ett föreläggande

I ett beslut den 27 mars 2000 (dnr 670-2000, JO:s ämbetsberättelse 2000/01:JO1, s. 476 f.) tar Riksdagens ombudsmän (JO) upp en anmälan mot Bilprovningen. Anmälaren har anmärkt på att protokollet, som upprättats när hans fordon underkändes vid en kontrollbesiktning, inte innehåller någon upplysning om att det finns ett alternativ till en ny kontrollbesiktning, nämligen provning vid en ackrediterad verkstad. JO konstaterar, efter en genomgång av gällande bestämmelser, att Bilprovningen inte har åsidosatt någon föreskrift i sin myndighetsutövning. JO anser vidare att det vid undersökningen inte har kommit fram någon anledning till att 84 och 84 a §§ FK har avfattats på sätt som skett, innebärande att besiktningsorganets föreläggande i angiven situation inte skall innefatta alternativet provning vid en ackrediterad verkstad. – Jämför däremot en i 93 § reglerad liknande situation vid flygande inspektion. JO konstaterar att det knappast kan anses tillfredsställande att fordonsägaren inte direkt genom det av regeringsföreskrifter styrda beslutet får reda på alla de möjligheter att efterkomma föreläggandet som faktiskt finns. I stället är fordonsägaren hänvisad till annan information, t.ex. reklam från verkstäderna eller att själv ta del av den aktuella författningen (fordonskungörelsen). Anmälan har inte föranlett någon JO:s vidare åtgärd.

Enligt 84 a § FK får fordonets ägare, trots föreläggande om kontrollbesiktning i vissa fall, i stället inom föreskriven tid låta prova fordonet vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Själva föreläggandet skall alltså enligt författningstexten gälla endast kontrollbesiktning, vilket JO också konstaterat. Enligt 93 § FK, som gäller flygande inspektion, kan förrättningsmannen i stället förelägga om ett av flera givna alternativ, bland annat kontrollbesiktning och provning vid en ackrediterad verkstad.

Utredningen anser, i likhet med JO, att själva beslutet om föreläggande bör innehålla de alternativ som fordonsägaren har för att följa beslutet. Förslaget till fordonsförordning har anpassats till detta.

15.3.5 Ytterligare frågor om kontrollbesiktning

Taxameterkontroll

I dag föreskrivs i fordonskungörelsen att det vid kontrollbesiktningen skall kontrolleras att de krav i fråga om taxameter som ställs upp i yrkestrafikförordningen (1998:779, YTF) och med stöd av den förordningen meddelade föreskrifter (VVFS 1999:177) är uppfyllda. I 7 kap. 1–3 §§ YTF anges att taxametern skall vara av godkänd typ och att dess fastsättning skall vara kontrollerad och plomberad på angivet sätt. Taxametern skall besiktigas av en godkänd verkstad senast ett år från senaste besiktning.

Vi har av Vägverket uppmärksammats på att någon egentlig kontroll, motsvarande den som kan göras i fråga om andra utrustningskrav, inte är möjlig att företa vid kontrollbesiktningen. I stället går förfarandet i praktiken till så att den ackrediterade verkstaden utfärdar en s.k. kontroll- och plomberingsrapport och denna ligger till grund för att taxametern godkänns vid besiktningen (jfr även VVFS 1999:177). Mot bakgrund av detta har vi övervägt om kontrollen av taxametern kan utgå ur fordonsförfattningarna och att man kan nöja sig med den kontroll som regleras i yrkestrafiksammanhang.

Enligt vår mening skall all kontroll som sker vara utformad på ett meningsfullt sätt. Vi anser att den nuvarande kontrollen av taxameter som regleras i yrkestrafikbestämmelserna och i fordonskungörelsen jämte föreskrifter, inte uppfyller kraven på ett praktiskt och väl fungerande förfarande och inte heller speglar den faktiskt rådande ordningen på området. Tyngdpunkten i ett sådant förfarande bör i stället ligga dels på den besiktning och genomgång av taxametern och dess installation som den ackrediterade verkstaden genomför, dels på den kontroll som sker av polisen ute på fältet. Detta har lett oss fram till slutsatsen att taxameterkontrollen vid kontrollbesiktningen bör utgå. Vi föreslår att dagens system ändras så att regleringen av den periodiskt återkommande taxameterkontrollen uteslutande sker i yrkestrafikförfattningarna och därför mönstras ut ur fordonsförfattningarna. Våra författningsförslag har med avseende på såväl uppbyggnad som innehåll anpassats till detta synsätt (jfr 2 kap. 9 § förslaget till fordonslag och 9 kap. förslaget till fordonsförordning).

Vi förutsätter också att Vägverket närmare överväger vilka följdändringar i taxameterkontrollen som krävs om vårt förslag genomförs. Detta gäller bland annat uppföljningen av den kontroll som verkstäderna skall utföra.

Övrigt

Enligt dagens system omfattar den periodiska kontrollbesiktningen – i fråga om andra fordon än terrängfordon – fordon fr.o.m. 1951 års modell. Vi föreslår att sådana fordon som avses i 77 § FK samt alla bussar skall kontrollbesiktigas oavsett årsmodell, se närmare förslaget till 9 kap. 1 § fordonsförordningen med författningskommentar.

Liksom fallet är med övriga kontrollformer har de viktigaste bestämmelserna om kontrollbesiktning tagits in i förslaget till fordonslag. Kompletterande bestämmelser finns i förslaget till fordonsförordning.

Bestämmelser av administrativ karaktär som rör kontrollbesiktningen bör mönstras ut och i stället tas in i myndighetsföreskrifter. Det gäller bestämmelser om protokoll och besiktningens organens uppgiftslämnande till olika myndigheter (86 och 98 §§ FK).

Rent redaktionellt finns det ett behov av att i möjligaste mån dela upp bestämmelserna i kortare paragrafer och att underlätta för läsaren att hitta genom att införa underrubriker. Vi har övervägt att ställa upp olika fordonsslag och inställelsetider i tabellform för att skapa en bättre överskådlighet. Regleringen för olika fordonskategorier varierar dock. I de flesta fall regleras när den första besiktningen skall ske och med vilken periodicitet efterföljande besiktningar skall ske. I något fall regleras dock även när den andra besiktningen skall ske och i vissa fall förändras periodiciteten efter tio år. I stället för att sättas upp i tabellform har bestämmelserna delats upp i olika paragrafer, i princip en för varje grupp av fordon med samma besiktningensperiodicitet. Paragrafernas ordningsföljd har ändrats så att det som kan betraktas som huvudregel kommer före undantagen.

Bilprovningen har numera genom sitt datasystem tillgång till alla uppgifter om ett fordon som är nödvändiga för att kunna genomföra en kontrollbesiktning. Att då dessutom ställa krav på den enskilde att han skall visa upp vissa handlingar i samband med besiktningen (se 80 § FK) framstår som onödigt. Det torde räcka att detta krav gäller de fordon som provas vid en ackrediterad verkstad.

I nuvarande 83 § andra stycket FK och 84 § andra stycket FK finns bestämmelser om i vilken utsträckning ett fordon som är belagt med körförbud får användas. Till dessa görs hänvisningar från andra paragrafer. För att skapa en bättre översikt har dessa bestämmelser samordnats. Det anges i vilka fall respektive alternativ skall tillämpas. Det anges också att körförbud gäller till dess en ny kontrollbesiktning har genomförts eller, i vissa fall, provning vid en ackrediterad verkstad skett och intyg om detta har godtagits.

I den nuvarande 87 § FK sägs, att om det vid en kontrollbesiktning eller en flygande inspektion visar sig att fordonet har ändrats på ett visst sätt skall fordonets ägare föreläggas att inom en månad ställa in fordonet till en registreringsbesiktning. Om fordonet inte ställs in inom föreskriven tid inträder körförbud för det. Körförbudet gäller till dess ny kontrollbesiktning sker. I förslaget till fordonsförordning har tagits in motsvarande bestämmelser i kapitlen om kontrollbesiktning och flygande inspektion. Om körförbud har inträtt automatiskt på grund av att ett föreläggande om registreringsbesiktning inte har följts, bör förbudet kunna hävas endast om registreringsbesiktning sker, vilket också framgår av författningsförslaget.

16 Flygande inspektion m.m.

Utredningens förslag: Flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik föreslås få ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.

Ett nyttofordon kan slippa en flygande inspektion vid vägkanten, om det har genomgått en fullständig kontrollbesiktning eller flygande inspektion under de tre senaste månaderna, under förutsättning att föraren kan visa när fordonet senast har kontrollerats. Bestämmelserna anpassas härigenom till vad som gäller enligt EG-direktivet 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen.

Bestämmelser om "Övervakning genom polisman" tas in i anslutning till regleringen av flygande inspektion och kallas "Annan kontroll genom polisman".

16.1 Nuvarande bestämmelser

16.1.1 Flygande inspektion

Flygande inspektion, som regleras i 91–96 §§ FK och 32 § TTK, sker för kontroll av beskaffenhet och utrustning av motordrivna fordon och släpfordon som anträffas på väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att fordonet är bristfälligt och att det i nära anslutning till anträffandet har använts på väg. Flygande inspektion skall förrättas av en polisman eller en bilinspektör som en polismyndighet har förordnat. Vid en flygande inspektion får förrättningsmannen biträdas av en tekniker som en polismyndighet har förordnat.

Om det vid en inspektion visar sig att fordonet har brister som är av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare. Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att fordonet inte kan användas

utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas. Om fordonet endast har enkla brister, som inte har förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, skall förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att avhjälpa dem. Vägverket föreskriver när bristerna skall anses vara enkla. Har fordonet andra brister, som inte är så stora att körförbud skall meddelas, skall förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristerna och därefter inom viss tid låta kontrollbesiktiga fordonet, låta prova fordonet vid en ackrediterad verkstad eller för ett besiktningsorgan visa upp att bristerna har avhjälpats. I fråga om icke registreringspliktiga fordon gäller att fordonsägaren genom intyg eller på annat tillförlitligt sätt skall styrka att bristerna har avhjälpats. Om ett föreläggande inte följs inom förelagd tid inträder körförbud.

Om körförbud eller föreläggande meddelas vid en flygande inspektion, skall förrättningsmannen omedelbart överlämna ett bevis om det till fordonets förare. Om körförbud meddelas skall förrättningsmannen också förse fordonet med ett körförbudsmärke.

Förrättningsmannen skall i fråga om registrerade fordon lämna uppgift till Vägverket om flygande inspektion och om förbud och förelägganden som lämnats i samband med inspektionen. Besiktningsorgan och ackrediterade verkstäder skall till Vägverket lämna uppgift när någon har följt ett föreläggande. Om ett förbud eller föreläggande utfärdas skall fordonets ägare underrättas om han inte är närvarande vid inspektionen. I fråga om fordon som är registrerade i bilregistret skall underrättelsen sändas från Vägverket. I fråga om andra fordon skall förrättningsmannen lämna en sådan underrättelse.

Ytterligare föreskrifter om flygande inspektion finns i Vägverkets föreskrifter (1998:109) om flygande inspektion. Av dessa föreskrifter framgår bland annat vilken typ av utrustning som skall användas vid inspektionerna, hur kontrollen skall ske enligt särskilda program för olika fordonskategorier samt vilka brister som skall föranleda olika bedömningsgrader.

Rikspolisstyrelsen har utfärdat råd för flygande inspektion, RRFFI. Dessa består av en handbok, som omfattar valda delar av författningar och Vägverkets föreskrifter för bil samt släp- och efterfordon som dras av bilar. Avsikten är att även råd beträffande motorcyklar och mopeder skall arbetas in i handboken. RRFFI har ersatt den handbok, HAFFI, som tidigare gavs ut av Trafiksäkerhetsverket.

Ett nytt direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen, som skall genomföras senast den 10 augusti 2002, syftar till att förbättra säkerheten och miljöskyddet vid vägtransport inom gemenskapen. Avsikten är också

att skapa rättvisa konkurrensvillkor när det gäller kvaliteten på underhållet av nyttofordon inom EU. Genom slumpvisa kontroller på vägnätet skall oansvariga aktörer avskräckas från att försöka uppnå konkurrensfördelar genom att använda dåligt underhållna fordon. Direktivet omfattar inte personbilar men denna fordonskategori kan komma att omfattas av en framtida ändring.

I direktivet fastställs vissa villkor för att genomföra vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik inom gemenskapen (artikel 1.2). Med *nyttofordon* avses, enligt artikel 2 a) de motorfordon och tillhörande släpfordon som definieras i fordonskategorierna 1, 2 och 3 i bilaga I till direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet. Dessa kategorier är

1. motorfordon för persontransport med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen,
2. motorfordon för godstransport och med en tillåten maximimassa över 3 500 kg, och
3. släp- och påhängsvagnar med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.

I direktivet anges inte hur många fordon eller hur stor del av vagnparken som medlemsstaterna skall kontrollera.

Vägkontrollen skall utföras i tre steg:

1. En utbildad fordonskontrollant genomför en okulär besiktning av fordonets underhållsskick. Om kontrollanten misstänker att fordonet inte är i godtagbart skick går han vidare till steg två.

2. En ytlig kontroll genomförs av det stillastående fordonet, vilket även innebär en kontroll av trafiksäkerhetsdokumenten. Om kontrollanten fortfarande anser att fordonet utgör en fara för trafiksäkerheten går han vidare till steg tre.

3. Fordonet undersöks på vägen för att finna brister i underhållet. Om det fortfarande föreligger tvivel om fordonets underhållsskick kan fordonet kontrolleras ytterligare vid en ordinarie besiktningssanläggning.

Om fordonet efter trafiksäkerhetskontrollen inte uppfyller den trafiksäkerhetsstandard som fastställs i direktivet och anses utgöra en allvarlig fara för passagerare eller övriga trafikanter får fordonet beläggas med körförbud. Vägkontrollerna av nyttofordons underhållsskick kan kombineras med andra trafiksäkerhetskontroller.

Riksdagen har beslutat att antalet flygande inspektioner varje år skall uppgå till 120 000 och att inspektionerna skall inriktas på de miljö- och trafiksäkerhetsmässigt mest undermåliga fordonen. Kontrollerna anses i princip motsvara besiktningen i samband med den

årliga kontrollbesiktningen. Vid flygande inspektion kan dock i ett något större antal kontrollmoment förekomma (se kommentaren till 2 kap. 10 § förslaget till fordonslag).

16.1.2 Övervakning genom polisman

Enligt 101 § FK får en polisman, som uppfyller de krav som Rikspolisstyrelsen föreskriver i fråga om utbildning, även om flygande inspektion inte har utförts, meddela körförbud för en personbil, en lätt lastbil, en motorcykel, en moped eller ett lätt släpfordon, om det klart framgår att fordonet har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om bristerna inte är så stora att körförbud bör meddelas, men det ändå klart framgår att de är av mer än ringa betydelse för trafiksäkerheten, får polismannen i stället förelägga fordonets ägare att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Detta gäller om fordonet anträffas på en väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning att anta att det strax dessförinnan har använts på vägen. Om ett föreläggande inte följs inom föreskriven tid inträder körförbud för fordonet. Detta gäller till dess att föreläggandet har efterkommit.

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

16.2 Överväganden och förslag

16.2.1 Flygande inspektion

Enskilda polismän har till utredningen framfört att den flygande inspektionen av bland annat lastbilar och bussar skulle underlättas om inspektion kunde ske i *företagens lokaler* i stället för när fordonen påträffas i trafik. Det skulle t.ex. innebära att man inte behöver hindra linjebussar när de är i trafik med passagerare. Vi delar denna uppfattning och anser att det skulle vara en fördel för alla parter om inspektionen av dessa fordon kunde ske utanför vägarna. De fordon som bör komma i fråga för denna typ av flygande inspektion är de som är anmälda att användas i yrkesmässig trafik.

I samband med att denna förändring genomförs bör ett fordon kunna undgå en flygande inspektion vid vädkanten, om det har genomgått en fullständig kontrollbesiktning eller flygande inspektion under de tre senaste månaderna. För att undgå inspektion måste dock föraren kunna

visa när fordonet senast har kontrollerats. Om ett fordon har uppenbara brister får en flygande inspektion genomföras trots att det har genomgått besiktning eller inspektion under de senaste tre månaderna. Möjligheten att undgå flygande inspektion enligt ovan behandlas i artikel 4.3 i det ovan nämnda direktivet, Europaparlamentets och kommissionens direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen. Den bestämmelse vi föreslår har knutits till de fordonstyper som utgör s.k. nyttofordon enligt vägkontrolldirektivet, nämligen en buss, en tung lastbil eller ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton. Se förslaget till 10 kap. 7 § fordonsförordningen.

En grundläggande bestämmelse om flygande inspektion har tagits in i förslaget till fordonslag, 2 kap. 10 §. Denna bestämmelse har utformats på i princip samma sätt som i fråga om kontrollbesiktningen, eftersom de båda kontrollformerna i grunden har samma syfte och inriktning. Även i övrigt har anpassningar till kontrollbesiktningssystemet gjorts, t.ex. i fråga om regleringen av förelägganden och förbud. I likhet med vad som är fallet beträffande övriga kontrollformer anser vi att en renodling av bestämmelserna bör leda till att administrativa bestämmelser förs över till myndighetsföreskrifter. I fråga om flygande inspektion gäller detta bestämmelsen i 94 § FK om att bevis om körförbud eller föreläggande skall överlämnas till föraren samt bestämmelserna i 96 § första stycket FK om att Vägverket skall underrättas i vissa fall. För att öka författningstextens tydlighet har nuvarande hänvisningar till bestämmelserna om körförbud i samband med kontrollbesiktning ersatts av en uttrycklig bestämmelse om verkan av körförbud vid flygande inspektion (10 kap. 15 § förslaget till fordonsförordning). Bestämmelserna om flygande inspektion har i övrigt setts över redaktionellt. Långa bestämmelser har delats upp i kortare och språket har moderniserats.

16.2.2 Annan kontroll genom polisman

Kontrollformen "Övervakning genom polisman" innebär en kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning på väg som utförs av polismän. För att få företa en flygande inspektion krävs det att polismannen eller bilinspektören har ett särskilt förordnande. När det gäller övervakning genom polisman krävs inte något sådant förordnande, men ställs krav på särskild utbildning. Kontrollformen har ett nära samband med flygande inspektion och det är därför lämpligt att reglera båda formerna av kontroll i ett gemensamt kapitel i fordonsförordningen. En grundläggande bestämmelse tas dock in i fordonslagen, 2 kap. 11 §.

Kontrollformen kallas "Annan kontroll genom polisman" och de nya bestämmelserna motsvarar i stort sett nuvarande 101 § FK. Den bestämmelsen har delats upp i fler paragrafer och språket har moderniserats. Den ovan nämnda bestämmelsen i 10 kap. 15 § fordonsförordningen om verkan av körförbud omfattar även annan kontroll genom polisman.

17 Övriga frågor om kontroll av fordon m.m.

17.1 Straffansvar

Utredningens förslag: En straffskärpning från penningböter till böter föreslås för den som hindrar eller försvårar en kontroll enligt fordonslagen. En bestämmelse om hindrande av fortsatt färd tas in i fordonslagen.

17.1.1 Nuvarande bestämmelser

För den som bryter mot de bestämmelser som rör fordons beskaffenhet och utrustning m.m. finns, som redovisats i det föregående, reaktioner i form av möjlighet att meddela körförbud alternativt att förelägga ägaren att åtgärda fordonet. Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen innehåller därutöver ett antal bestämmelser som föreskriver straff för överträdelser av författningsbestämmelserna. Straffbestämmelserna återfinns i 105–113 §§ FK respektive i 70–78 §§ TTK.

Av varje enskild bestämmelse framgår om det krävs uppsåt eller om det räcker med oaktsamhet för att straffbarhet skall inträda. Det anges också, att om en gärning är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall inte dömas till straff enligt kungörelserna (113 § FK och 78 § TTK).

Kungörelserna innehåller i dag böter eller penningböter som påföljd. *Böter* kan dömas ut som dagsböter, penningböter eller normerade böter. Om någon särskild bötesform inte är föreskriven för brottet döms böter ut i dagsböter eller, om brottet bör föranleda lägre straff än trettio dagsböter, i penningböter (25 kap. 1 § brottsbalken, BrB). *Penningböter* bestäms till lägst etthundra kronor och högst

två tusen kronor. Som gemensamt straff får dock penningböter bestämmas till högst 5 000 kronor (25 kap. 3 och 6 §§ BrB).

Enligt kungörelsernas inledande bestämmelser åläggs *ägaren* av ett fordon att se till att fordonet inte brukas i strid mot gällande bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av dessa (5 a § FK och 5 a § TTK). Samma skyldighet gäller för den som utan lov använder någon annans fordon och också för den som innehar ett fordon med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger ett år och har befogenhet att bestämma vem som får föra fordonet eller anlitar någon annan förare än ägaren har utsett (109 § FK och 74 § TTK).

Vidare föreskrivs enligt både fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen att bestämmelserna i dem om ägare av fordon gäller innehavaren i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år (6 § FK och 6 § TTK).

Straffbestämmelserna innehåller i korthet följande.

Till *böter* döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift när ett fordon ställs in till registreringsbesiktning eller i ett typintyg. Till böter döms även den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anbringar ett typgodkännandemärke eller utfärdar ett "intyg om överensstämmelse" i strid mot fordonskungörelsens eller terrängtrafikkungörelsens bestämmelser eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av dessa författningar (105 § FK och 70 § TTK).

Till *penningböter* döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att ställa in ett ändrat fordon till registreringsbesiktning m.m.,

2. den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en polisinspektion, dvs. när polisen stoppar ett fordon på väg,

3. en rörelseinnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att förse ett typintyg eller ett besiktningsinstrument med en försäkran att en moped inte har ändrats under den tid han innehaft fordonet (innehavstiden),

4. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte vid färd medför ett kopplingsintyg eller ett lämplighetsbevis,

5. den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en flygande inspektion,

6. en rörelseinnehavare som uppsåtligen vägrar gå en bilinspektör till handa vid en inspektion hos honom eller som på något annat sätt uppsåtligen hindrar eller försvårar förrettningens genomförande (106 § FK).

Punkterna 1, 2 och 4–6 är straffbelagda även enligt 71 § TTK.

Till penningböter döms *ägaren* av följande fordon, om han uppsåtligt eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades, nämligen

1. ett fordon som brukas utan att fordonet stämmer överens med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning,

2. ett motordrivet fordon eller ett släpfordon som brukas i strid mot ett meddelat körförbud,

3. en moped som brukas i strid mot vissa bestämmelser om mopedbesiktning m.m.,

4. en bil eller en släpvagn som brukas i strid mot bestämmelserna om kopplingsbesiktning,

5. ett motordrivet fordon eller ett släpfordon som brukas i strid mot bestämmelserna om lämplighetsbesiktning,

6. ett fordon som brukas i strid mot ett förbud eller en föreskrift som Vägverket beslutat beträffande vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör (107 §).

Punkterna 1, 2, 5 och 6 är straffbelagda även enligt 72 § TTK.

I de ovan nämnda fallen döms även *föraren* till penningböter, om han känt till att det förelegat ett hinder mot att bruka fordonet (108 § FK och 73 § TTK).

I vissa av de uppräknade fallen (punkterna 1 och 6) inträder inte något straff om bristfälligheten var av ringa betydelse eller om brukandet endast avsåg färd till närmast belägna plats för att avhjälpa en skada som uppkommit under färden och fordonet kunde brukas utan uppenbar fara (111 § FK och 77 § TTK).

En särskild bestämmelse behandlar delegering av ägaransvar i fråga om fordon som ägs eller brukas av staten eller kommun, dödsbo, konkursbo, bolag, förening m.fl. (112 § FK och 76 § TTK).

Kungörelserna innehåller också en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd. Enligt denna bestämmelse skall, om ett fordon förs i strid mot fordonskungörelsens eller terrängtrafikkungörelsens bestämmelser eller föreskrifter som meddelas med stöd av dessa författningar, en polisman hindra sådan fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet (114 § FK och 79 § TTK).

Enligt 6 § kungörelsen 1960:167 (ECE-typgodkännande) skall den som utan vederbörligt tillstånd eller annars i strid med vad som har föreskrivits i kungörelsen eller med stöd av denna använder ett typgodkännandemärke dömas till böter, om inte gärningen annars är i lag belagd med strängare straff (jfr 4 kap. 4 § förslaget till fordonsförordning).

17.1.2 Överväganden och förslag

De bestämmelser som behandlar ansvar för olika överträdelser förs i vårt förslag i princip ograverade över från fordons- och terrängtrafik-kungörelserna till de nya författningar som vi föreslår.

I förslaget till fordonslag regleras huvuddragen av bland annat flygande inspektion samt polismäns och bilinspektörers kontroll i övrigt. Regler om straff för hindrande eller försvårande av sådan kontroll tas därför in i lagen.

Förslaget till fordonsförordning behandlar frågor om fordons beskaffenhet och utrustning, närmare bestämmelser för olika former av kontroll m.m. Regler om straff för brott mot dessa bestämmelser tas in i förordningen.

I våra författningsförslag har genomgående detaljbestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, förfarandebestämmelser om ansökan m.m. förts ned till myndighetsnivå. Även brott mot sådana föreskrifter omfattas av de föreslagna straffbestämmelserna.

Vissa brott enligt nuvarande regler kommer med våra förslag i tidigare avsnitt att sakna motsvarighet. Det gäller ansvar för en rörelseinnehavare som underlåter att förse ett typintyg eller ett besiktningssinstrument med en försäkran att en moped inte har ändrats under den tid han innehaft fordonet. Det gäller också ansvar för den som inte vid färd medför ett kopplingsintyg eller ett lämplighetsbevis samt för en rörelseinnehavare som hindrar eller försvårar för en bilinspektör vid en inspektion hos honom (se ovan 106 § 3, 4 och 6 FK).

I bestämmelserna anges det subjektiva rekvisit, uppsåt eller oaktsamhet, som krävs för straffbarhet enligt varje enskild bestämmelse (jfr 1 kap. 2 § BrB i lydelse enligt SFS 1994:458 och övergångsbestämmelserna till den bestämmelsen).

De föreslagna bestämmelserna föreskriver, liksom i dag, straff för både ägare och förare. Beträffande föraren ställs dock krav på att han skall ha känt till att det förelåg ett hinder mot att använda fordonet för att straff skall inträda. Med ägare jämställs den som köpt fordonet på avbetalning och den som leasar fordonet. Även bland annat den som olovligen använder någon annans fordon omfattas av ansvarsbestämmelserna. Se 1 kap. 5 § och 11 kap. 6 § i förslaget till fordonsförordning.

Böter förekommer i dagsböter, penningböter eller normerade böter. Dagsböter anses som ett strängare straff än penningböter även om själva bötesbeloppet i det enskilda fallet då kan bli nominellt lägre.

Trafikförfattningarna innehåller i dag i allmänhet straffbestämmelser som föreskriver böter (dagsböter eller penningböter) som

påföljd. Detta gäller även enligt fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen. De fall där dagsböter föreskrivs handlar om att någon lämnar en oriktig uppgift i ett intyg eller i en försäkran eller att någon underlåter att sätta fast (anbringa) ett typgodkännandemärke. Detsamma gäller oriktig uppgift i samband med registreringsbesiktning eller mopedbesiktning. I övriga fall föreskrivs penningböter.

I de straffbestämmelser som förs över från nu gällande författningar behålls nuvarande principer för straffsatserna, eftersom de förseelser som behandlas är av sådant slag att straffet liksom i dag bör vara dagsböter eller penningböter.

I ett fall bör dock straffet för överträdelse av fordonsförfattningarna skärpas från penningböter till dagsböter, nämligen för den som hindrar eller försvårar en kontroll som regleras i den föreslagna fordonslagen, dvs. en flygande inspektion eller annan kontroll genom polisman eller en kontroll av last, av färdskrivare eller av taxameter.

Bestämmelsen om hindrande av fortsatt färd behålls, men tas in i fordonslagen.

17.2 Överklagande

Utredningens förslag: En huvudregel om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten föreslås. Överklagande av vissa beslut föreslås dock få ske hos ansvarig myndighet (Vägverket). I ett antal fall föreslås att ett fullföljdsförbud skall gälla. Bestämmelserna om överklagande tas in i den föreslagna fordonslagen.

17.2.1 Nuvarande bestämmelser

Bestämmelser om överklagande finns i 115–117 §§ FK och 80–82 §§ TTK. Det anges särskilt i respektive författning om fullföljdsförbud råder, dvs. om ett beslut inte får överklagas.

Enligt 115 § första stycket FK får ägaren av ett fordon begära Vägverkets prövning av ett körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. Motsvarande bestämmelse rörande terrängfordon finns i 80 § TTK.

I 115 § andra stycket FK anges de övriga beslut som får överklagas hos Vägverket. Det är för det första fråga om beslut av ett besiktningsorgan vid en besiktning som avses i 36 § femte stycket, dvs.

en registreringsbesiktning som begränsas till en undersökning för att identifiera fordonet och för att fastställa övriga uppgifter om dess ursprung. Det är för det andra fråga om en besiktning som avses i 55 §, dvs. ett beslut att inte godkänna ett fordon vid en (nationell) typbesiktning.

Vägverkets beslut i de nämnda fallen enligt 115 § andra stycket FK får inte överklagas vidare, se 117 §.

Enligt 62 § FK gäller, att om ett fordon avviker från ett typfordon får besiktningsorganet på begäran av Vägverket eller av Naturvårdsverket meddela förbud mot att typintyg utfärdas. Ett sådant beslut av besiktningsorganet får i dag överklagas hos regeringen (115 § tredje stycket FK).

Andra beslut enligt fordonskungörelsen av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än de beslut som avses i 115 § FK får inte överklagas (116 §). De beslut det här kan vara fråga om är exempelvis föreläggande om kontrollbesiktning och föreläggande om att avhjälpa brister hos fordonet.

Andra beslut enligt fordonskungörelsen av Vägverket än de fall som nämnts ovan (115 § andra stycket) och där ett fullföljdsförbud alltså gäller får i dag överklagas hos regeringen (117 § andra meningen). Exempel på detta är beslut om undantag (dispens) från fordonskungörelsens bestämmelser.

I dag kan alltså ett beslut om körförbud som fattas av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan överprövas av Vägverket. Verkets beslut såvitt gäller körförbud som utfärdats av en polisman eller en bilinspektör kan därefter överklagas till regeringen. Även beslut som Vägverket fattar som första instans kan i dag överklagas till regeringen. Erfarenheter visar att regeringen ändrar sådana beslut i endast ett begränsat antal fall.

I fråga om terrängfordon gäller att ett beslut om körförbud som har meddelats en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan kan överklagas till Vägverket. Verkets beslut får i sin tur inte överklagas, 80 § TTK. Andra beslut enligt terrängtrafikkungörelsen av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 80 § TTK får inte överklagas.

Beslut som Vägverket har fattat som första instans får överklagas till regeringen (82 § tredje stycket TTK).

Ovan redovisade bestämmelser skall ses mot bakgrund av artikel 12 i rådets direktiv 70/156/EEG (artikeln ändad genom rådets direktiv 92/53/EEG) om meddelande av beslut och möjlighet till prövning, i vilken föreskrivs följande. Varje beslut som fattas enligt föreskrifter som meddelats vid tillämpningen av direktivet och som innebär att godkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras eller att

försäljning förbjuds, skall i detalj ange de skäl på vilka beslutet grundas. Den berörda parten skall underrättas om beslutet och samtidigt upplysas om dels vilka möjligheter till prövning av beslutet som står till buds inom ramen för gällande lagstiftning i medlemsstaterna, dels inom vilken tid prövning skall begäras.

17.2.2 Överväganden och förslag

Tidigare överklagades statliga myndigheters beslut hos närmast högre myndighet och i sista hand hos regeringen. Efter hand har det dock skett en utveckling mot domstolsprövning av förvaltningsbeslut. Numera gäller enligt huvudregeln i 22 a § förvaltningslagen (1986:223) att en förvaltningsmyndighets beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte något annat är särskilt föreskrivet. Detta gäller dock inte beslut som avses i 20 § första stycket 5, dvs. beslut i administrativa ärenden och beslut i normgivningsärenden (som överklagas hos regeringen). Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Det krävs särskilda bestämmelser om överklagande skall ske hos regeringen eller om någon annan avvikelse från nämnda huvudregel skall göras (se vidare t.ex. Trafikregisterutredningens betänkande SOU 1998:162 s. 234–236).

Enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll gäller redan i dag att beslut som fattas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (beslut om ackreditering och om återkallelse av ackreditering samt om avgiftsuttag och om vissa åtgärder vid tillsyn) överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (23 §). Enligt 9 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet får styrelsens beslut i vissa avseenden angående tillsyn överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Även här gäller krav på prövningstillstånd.

Denna ordning sammanfaller också med förslagen från Utredningen Avgasrening 2000 (SOU 2000:12 s. 163 och 164), som föreslår en allmän bestämmelse om att myndigheters beslut i enskilda fall enligt den föreslagna lagen om motorfordons avgasrening eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten. Även Lufträttsutredningen (Ny luftfartslag, SOU 1999:42 s. 319–321) föreslår att de flesta beslut som rör myndighetsutövning mot enskild enligt den föreslagna nya luftfartslagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Undantag görs

endast för frågor som rör trafikillstånd, vilka föreslås kunna överklagas hos regeringen.

I linje med de ovan redovisade principerna föreslår vi som huvudregel att beslut enligt de nya författningarna skall få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Som exempel på en betydelsefull grupp sådana beslut kan nämnas en godkännandemyndighets (främst Vägverkets) beslut i olika avseenden om typgodkännande av fordon.

Det finns dock vissa typer av beslut där det främst av praktiska skäl är motiverat att behålla Vägverket som överprövande instans. Det gäller fall där det framför allt är rent tekniska frågor som aktualiseras. Dessa beslut överklagas redan i dag i allmänhet hos Vägverket och verket prövar ett inte obetydligt antal sådana fall.

Exempel på sådana ärenden är beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan om körförbud eller av ett besiktningsorgan vid registreringsbesiktning, som alltså bör få överklagas hos Vägverket. Främst av praktiska skäl bör ett sådant överklagande ges in till överklagandemyndigheten. Någon tidsgräns för överklagandet bör inte gälla. Vägverkets prövning bör därmed kunna ske i nära anslutning till överklagandet och hela proceduren kunna ske tämligen omgående och effektivt för fordonsägaren. Andra exempel på ärenden som bör få överklagas hos Vägverket är beslut om annan besiktning än kontrollbesiktning och om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning. De sistnämnda besluten får enligt dagens bestämmelser inte överklagas.

Andra beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än de som nu har nämnts bör inte få överklagas. Detta motsvarar vad som gäller i dag (116 § FK).

Vägverkets beslut att ett fordon skall ställas in till kontrollbesiktning (9 kap. 11 § förslaget till fordonsförordning) bör inte heller få överklagas. Ett sådant beslut är av helt teknisk art och prövning av någon annan instans än Vägverket, med dess tekniska kompetens, ter sig meningslös.

För ett antal andra typer av beslut, som i dag får överklagas, bör också ett förbud att överklaga införas. Det gäller *för det första* beslut av Vägverket i ett till verket överklagat ärende, som inte bör kunna överklagas vidare. Det gäller *för det andra* Vägverkets beslut om undantag (dispensärenden) främst från bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning, där det i praktiken visat sig omotiverat att en överprövning sker och där ett förbud att överklaga inte är så ingripande för den enskilde utan kan accepteras. Från Vägverkets sida

har också framhållits att överklagandefrekvensen i dispensärenden i dag är låg, liksom regeringens ändringsprocent.

Det finns i närliggande lagstiftning exempel på fullföljdsförbud av liknande slag som de vi föreslår. Trafikförordningen (1998:1276) innehåller nämligen ett antal fullföljdsförbud, se 15 kap. 1 § andra stycket, som rör Vägverkets beslut i ett överklagat ärende och 2 § andra stycket, som rör vissa beslut av en kommun rörande parkering. Det finns även exempel på gällande fullföljdsförbud som kan betecknas som relativt ingripande för den enskilde. Främst kan här nämnas förbudet att överklaga i frågor om dispens från medicinska krav för körkort, se 9 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980).

Vi menar att ett fullföljdsförbud som avser kontroll av fordon och fordons beskaffenhet och utrustning med hänvisning till de nämnda exemplen kan accepteras. Besluten gäller helt eller nästan helt rent tekniska frågor. Den enskilde är här alltid tillförsäkrad en prövning av Vägverket, antingen genom att verket fattar det grundläggande beslutet eller att beslutet får överklagas hos verket. Ett sådant fullföljdsförbud strider, enligt vår uppfattning, inte heller mot Europakonventionens artikel 6 om domstolsprövning av beslut rörande civila rättigheter och skyldigheter. Det kan anmärkas att den enskilde har möjlighet att i sista hand få sin sak prövad av domstol genom bestämmelserna i lagen (1988:205) om rättsprövning.

De behandlade bestämmelserna om överklagande tas till största delen in i den föreslagna fordonslagen. I förordningen tas in en bestämmelse som hänvisar till dessa överklagandebestämmelser.

Några särskilda bestämmelser om omprövning av beslut har inte ansetts nödvändiga.

Som framgår i det föregående föreslår vi genomgående att detaljbestämmelser, exempelvis om fordons beskaffenhet och utrustning, förs ned till myndighetsnivå. Vägverkets beslut om meddelande av föreskrifter kan överklagas i den för sådana beslut särskilda ordningen, nämligen hos regeringen, se 22 a § förvaltningslagen och 24 § förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket.

17.3 Bemyndiganden

Utredningens förslag: I förslaget till fordonslag bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer *dels* att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, *dels* att i fråga om de kontrollformer som regleras i lagen meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden och körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon och om avgifter för kontrollen.

Till den föreslagna fordonsförordningen förs över de bemyndiganden som i dag finns i fordons- och terrängtrafikkungörelserna. Vägverket bemyndigas att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning och om omfattningen av den kontroll som avses i förordningen. Bestämmelsen om samråd mellan Vägverket och andra berörda myndigheter vid meddelande av föreskrifter förs över till den nya förordningen. Vägverket ges också rätt att träffa vissa internationella överenskommelser.

17.3.1 Nuvarande bestämmelser

Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen innehåller relativt vida bemyndiganden att meddela föreskrifter och beslut om undantag från författningsbestämmelserna, främst för Vägverket, men i några fall även för andra myndigheter. Vidare finns bestämmelser om en skyldighet för Vägverket att i vissa angivna frågor samråda med andra myndigheter innan föreskrifter meddelas (102–104 a §§ FK respektive 65–69 §§ TTK).

Vägverket beslutar de ytterligare föreskrifter som behövs om fordons beskaffenhet och utrustning och om kontroll av fordon. Därvid får föreskrivas om märkning av viss utrustning eller att viss utrustning skall vara av en sådan typ som godkänts av Vägverket eller av någon annan myndighet (102 § första stycket andra meningen FK och 65 § TTK).

I 102 § första stycket FK finns också en särskild bestämmelse som ger *Socialstyrelsen* rätt att efter samråd med Vägverket meddela föreskrifter om sjukvårdsutrustning i utryckningsfordon för transport av sjuka eller skadade.

När det gäller Vägverkets skyldighet till samråd anges att detta skall ske med

– *Arbetsmiljöverket* (tidigare Arbetarskyddsstyrelsen), när föreskrifter beslutas om sådana utrymmen i lastbilar, traktorer eller motorredskap som avses i 8 § tredje stycket, dvs. utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare,

– *Försvarsmakten* när föreskrifter beslutas om kopplingsanordningar, samt med

– *Rikspolisstyrelsen* när föreskrifter beslutas om flygande inspektion (102 § andra stycket FK).

Enligt 102 a § FK får Vägverket, med undantag från 33 § tredje stycket (som säger att fordon inte får vara utrustat med en viss typ av däck), föreskriva att fordon eller vissa slag av fordon får brukas med mönsterskurna eller regummerade däck, om däcken är lämpade för detta och mönsterskärningen eller regummeringen har utförts enligt metoder som verket godkänner.

Vägverket får också förbjuda att ett fordon förses med sådana delar eller tillbehör som ökar risken för skada vid trafikolyckor eller som på något annat sätt minskar trafiksäkerheten eller medför någon annan avsevärd nackdel (103 § första stycket FK och 66 § TTK).

Verket får vidare föreskriva att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av verket eller av någon annan myndighet (103 § andra stycket FK).

I 104 § FK anges att Vägverket prövar frågor om undantag från fordonskungörelsens bestämmelser för ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon eller från 33 § första stycket för ett visst ändamål (dvs. att ett fordon inte får vara utrustat med vissa lyktor).

Vid prövningen av undantag från fordonskungörelsens bestämmelser som anger krav i fråga om buller för en viss fordonstyp eller en viss grupp av fordon (vilka anges i 9 a § FK) skall verket samråda med *Naturvårdsverket*.

Enligt 104 § andra stycket FK får undantag föreskrivas eller medges om det behövs med hänsyn till fordonets konstruktion eller användning eller är påkallat av något annat särskilt skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet. Undantag får förenas med särskilda villkor.

Motsvarande bestämmelser om undantag från bestämmelserna i fråga om terrängfordons beskaffenhet och utrustning eller om kontroll över terrängfordon finns i 67–69 §§ TTK.

I 104 a § FK anges att Vägverket får ingå en sådan internationell överenskommelse som enbart berör verkets föreskrifter och att verket även får utse ett provningsorgan när detta erfordras enligt den

internationella överenskommelsen. Om det härvid uppkommer skilda meningar mellan olika myndigheter skall frågan prövas av regeringen.

17.3.2 Överväganden och förslag

Vi har i enlighet med vårt uppdrag bland annat analyserat i vilken författningsform olika bestämmelser skall meddelas. Uppdelningen mellan olika typer av författningar har renodlats. Vi lämnar förslag till en fordonslag, som innehåller de övergripande bestämmelserna om kontrollen samt om förelägganden och körförbud. Vidare föreslår vi en samlad fordonsförordning som innehåller den närmare regleringen för alla typer av fordon och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon.

Våra författningsförslag bygger också på förutsättningen att ett stort antal bestämmelser, som gäller den närmare regleringen av fordons beskaffenhet och utrustning samt vissa bestämmelser av administrativ karaktär, förs ned till myndighetsnivå.

I fordonslagen föreslås ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i lagen meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning och om besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden och körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon samt avgifter för kontroll enligt fordonslagen. Regeringen bemyndigas också föreskriva att fordon, som omfattas av typbesiktning och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetskänseende, inte får registreras, säljas eller användas. Denna bestämmelse korresponderar med 2 kap. 8 och 10 §§ förslaget till fordonsförordning, som behandlar EG-typgodkännande respektive ECE-typgodkännande (se vidare textavsnitt 8 och 9).

Av 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen (RF) framgår att en förvaltningsuppgift kan lämnas över till ett bolag, en förening, en samfällighet, en stiftelse, ett registrerat trossamfund eller någon av dess organisatoriska delar eller till en enskild individ. Om uppgiften innefattar myndighetsutövning skall dock ett sådant överlämnande ske med stöd av lag. I lagen tas därför in en bestämmelse som tillåter att regeringen överlämnar åt ett besiktningsorgan – dvs. Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag – att besluta i ärenden som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon. En liknande bestämmelse finns i dag i 8 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. I förordningen tas in en bestämmelse som direkt pekar ut nämnda organ som behöriga att pröva frågor som gäller

godkännande av fordon inom respektive bolags kontrollområde (se 11 kap. 14 § förslaget till fordonsförordning).

När det gäller föreskriftsrätten i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om besiktning eller annan kontroll av fordon finns det i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) ett bemyndigande för regeringen, se 1 § punkterna 9 och 10 i lagen. Vi föreslår att detta bemyndigande tas bort. Det täcks nämligen av det generella bemyndigande som enligt vad som sagts ovan föreslås i fordonslagen (jfr Trafikregisterutredningens betänkande SOU 1998:162 s. 129 och 569).

Det kan anmärkas att någon särskild bestämmelse med bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter inte behövs i lagen (se 8 kap. 13 § första stycket RF).

Till den föreslagna fordonsförordningen förs i redaktionellt omarbetad form över de bemyndiganden som i dag finns i fordons- och terrängtrafikkungörelserna. Vägverket bemyndigas att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt om omfattningen av den kontroll som avses i förordningen. I begreppet "kontroll" ingår samtliga de kontrollformer som behandlas i förordningen, dvs. typgodkännande, besiktning och provning, inspektion och annan kontroll. Vägverket ges också rätt att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av fordonslagen och fordonsförordningen.

Bestämmelsen om samråd mellan Vägverket och andra berörda myndigheter vid meddelande av föreskrifter, nämligen med Arbetsmiljöverket, Försvarmakten, Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen, förs över till den nya förordningen.

Socialstyrelsens föreskriftsrätt i fråga om sjukvårdsutrustning i ambulanser och liknande fordon behålls.

Till fordonsförordningen förs vidare över den bestämmelse som ger Vägverket rätt att medge undantag från förordningens bestämmelser för ett visst fordon, en viss fordonstyp, eller en viss grupp eller en viss kategori av fordon. Omfattningen av dispensrätten förändras inte jämfört med vad som gäller i dag.

Vid provning av frågor om undantag från gällande krav beträffande buller skall Vägverket enligt gällande regler samråda med Naturvårdsverket. Även den bestämmelsen förs över till fordonsförordningen.

Enligt 104 a § första stycket FK får Vägverket i dag ingå en sådan internationell överenskommelse som enbart berör verkets föreskrifter. En bestämmelse med detta innehåll förs över till fordonsförordningen.

Verket får, enligt 104 a § andra stycket, också utse ett provningsorgan när detta erfordras enligt den internationella överenskommelsen. Samtidigt åligger det, enligt 55 a § andra stycket FK, Vägverket och Naturvårdsverket att fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige då det gäller de direktiv enligt vilka respektive myndighet skall meddela EG-typgodkännande. Naturvårdsverket får också meddela föreskrifter för verkställigheten enligt direktiven.

Tillämpningsområdet för de nämnda bestämmelserna i FK sammanfaller delvis. De har därför samordnats i en gemensam bestämmelse och anpassats till det faktum att de föreslagna fordonsförfattningarna föreslås reglera samtliga typer av typgodkännande. Vägverket och Naturvårdsverket är godkännandemyndigheter när det gäller EG-typgodkännande och Vägverket när det gäller ECE-godkännande (se 3 och 4 kap. i förslaget till fordonsförordning). Dessa myndigheter skall inom sitt respektive ansvarsområde fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv och reglementen. De skall också meddela de verkställighetsföreskrifter som föranleds av nämnda uppgifter (jfr textavsnitt 8 och 9).

Efter påpekande från Vägverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) bör dock något olika regler gälla för de två olika formerna av typgodkännande i fråga om utseende och anmälan av provningsorgan. För EG-typgodkännande skall provningsorganet, dvs. en s.k. teknisk tjänst, utses och anmälas enligt de bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll som gäller ett organ som skall anmälas enligt 3 § samma lag. För ECE-typgodkännande skall provningsorganet, liksom i dag, utses av Vägverket, men anmälas av SWEDAC. En detaljbestämmelse med detta innehåll har tagits in i andra stycket punkt 2 i paragrafen (11 kap. 16 § andra stycket förslaget till fordonsförordning).

17.4 Avgifter

Utredningens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att närmare föreskriva om besiktningsorganens rätt att ta ut avgifter för besiktningsverksamheten. Nuvarande bestämmelser om uttag av avgift i vissa fall enligt fordons- och terrängtrafikkungörelserna förs över till den föreslagna fordonsförordningen.

17.4.1 Nuvarande bestämmelser

Generellt gäller att en avgift skall tas ut när en ansökan görs hos en myndighet, exempelvis i fråga om ett tillstånd eller en dispens eller liknande. I ett sådant fall tas en avgift ut enligt fordonskungörelsen, som i sin tur hänvisar till avgiftsförordningens (1992:191) bestämmelser.

Det är här fråga om avgiften för godkännande av en viss person som bärare av ägares eller brukares ansvar enligt 112 § tredje stycket andra meningen FK, se 101 a § med hänvisning till 9–14 §§ avgiftsförordningen.

Motsvarande bestämmelse för terrängfordon finns i 79 a § TTK.

17.4.2 Överväganden och förslag

De få bestämmelser om avgiftsuttag som gäller i dag har i princip utan ändringar förts över till det nya regelverket.

I förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket finns bestämmelser om avgifter för förrättningar eller åtgärder som regleras i den förordningen och som utförs av Vägverket eller av en förrättningsman som har förordnats av verket. En hänvisning till den förordningen tas in i bestämmelsen.

Trafikregisterutredningen har föreslagit att samtliga bestämmelser som rör uttag av avgifter av statliga myndigheter vid tillämpningen av olika författningar inom vägtrafikområdet samlas i en särskild förordning om avgifter, se SOU 1998:162 s. 118 f. Förslaget omfattar därmed även nu beskrivna bestämmelser. Även detta förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet), och har därför inte beaktats här.

Dessutom tas in en hänvisning till förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, som innehåller bestämmelser om avgifter i besiktningsverksamheten. Förordningen har trätt i kraft den 1 mars 2001 och ersätter den tidigare gällande förordningen (1997:844) om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Den nya förordningen innehåller bestämmelser för avgiftsuttaget för samtliga besiktningsorgan, se närmare textavsnitt 15.3.1.

18 Vägverkets vägtrafikolycksregister

Utredningens förslag: Vägverkets vägtrafikolycksregister författningsregleras genom en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Enligt denna får personuppgifter i registret behandlas för framställning av officiell statistik och övrig statistik, uppföljning, utvärdering och kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet samt för forskning. Vägtrafikolycksregistret får innehålla endast de uppgifter som behövs för de nämnda ändamålen. Den som bedriver verksamhet inom hälso- och sjukvården skall lämna de uppgifter som behövs för registrets ändamål. Den statistikansvariga myndigheten inom transport- och kommunikationsområdet, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), får ha direktåtkomst till vägtrafikolycksregistret. Annat utlämnande av uppgifter än genom sådan direktåtkomst får ske på en upptagning för automatiserad behandling, men endast för de särskilt angivna ändamålen.

18.1 Utredningens uppdrag

Enligt utredningsdirektiven (s. 6) skall vi utarbeta ett förslag till hur behandlingen av uppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor bör författningsregleras. Detta inkluderar frågan hur utlämnandet av personuppgifter om trafikolyckor för den officiella statistiken bör regleras. Författningsregleringen bör anpassas till personuppgiftslagen.

18.2 Rättslig reglering till skydd för den personliga integriteten

Nedan behandlas i korthet den rättsliga reglering som gäller till skydd för den personliga integriteten. För den närmare bakgrunden till sådan skyddslagstiftning och till dess samband med lagstiftning inom vårt område – vägtrafikområdet – hänvisas till Trafikregisterutredningens

betänkande Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162, textavsnitt 6, s. 253 f.)

18.2.1 Regeringsformen

Regeringsformen (RF) utgör grunden för den rättsliga regleringen till skydd för den personliga integriteten. Enligt 1 kap. 2 § tredje stycket RF skall det allmänna värna den enskildes privatliv och familjeliv. Bestämmelsen har inte karaktär av en rättsligt bindande föreskrift utan anger ett mål för den samhälleliga verksamheten.

I 2 kap. RF finns den s.k. fri- och rättighetskatalogen, som innehåller en grundregel om skydd för den enskildes personliga integritet vid dataregistrering. Innebörden är att varje medborgare, i den utsträckning som närmare anges i lag, skyddas mot att hans personliga integritet kränks genom att uppgifter om honom registreras med hjälp av automatisk databehandling. I propositionen 1987/88:57 om grundlagsfäst integritetsskydd angavs att lagstiftaren skall vara aktiv genom att stifta och vidmakthålla en datalagstiftning.

Regeringen kan efter bemyndigande i lag meddela föreskrifter om bland annat skydd för personlig integritet vid *registrering* av uppgifter med hjälp av automatisk databehandling, 8 kap. 7 § RF.

Om man ser på integritetsskyddslagstiftningen i allmänhet finns ett antal lagar som har ett mer eller mindre direkt syfte att skydda den personliga integriteten med utgångspunkt i grundlagsskyddet i regeringsformen. Av generell betydelse är främst sekretesslagens (1980:100) och personuppgiftslagens (1998:204) bestämmelser, som behandlas i det följande.

18.2.2 Sekretesslagen

Enligt tryckfrihetsförordningens (TF) bestämmelser har envar rätt att ta del av allmänna handlingar, dvs. *offentlighetsprincipen* gäller. Därmed skall främjas ett fritt meningsutbyte och en allsidig upplysning. Rätten att ta del av allmänna handlingar får begränsas endast om det är påkallat av hänsyn till vissa i tryckfrihetsförordningen särskilt angivna intressen. Offentlighetsprincipen gäller dock inte utan inskränkningar. Undantagen utgör en avvägning mellan rätten att ta del av allmänna handlingar och skyddet för enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Med *handling* förstås framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel (2 kap. 3 § TF). Med *upptagning* avses själva

informationsinnehållet, dvs. varje konstellation av sakligt sammanhängande uppgifter. En handling är allmän, om den förvaras hos en myndighet och är att anse som inkommen till eller upprättad hos myndigheten. Det nämnda skyddet för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden regleras i *sekretesslagen (1980:100)* eller annan lag som sekretesslagen hänvisar till. Sekretesslagen kompletteras av närmare bestämmelser i sekretessförordningen (1980:657).

Bestämmelser som skyddar *den enskildes integritet* finns i första hand i 7–9 kap. sekretesslagen – sekretess med hänsyn till skyddet för enskilda personliga och ekonomiska förhållanden.

Enligt den s.k. *folkbokföringssekretessen*, 7 kap. 15 § första stycket 1, gäller sekretess i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av befolkningen och, i den utsträckning regeringen föreskriver det, i annan verksamhet som avser registrering av betydande del av befolkningen, för uppgift om enskilda personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller också för personuppgift om det kan antas att ett utlämnande skulle medföra att uppgiften behandlas i strid med personuppgiftslagen (7 kap. 16 §).

Enligt *statistiksekretessen*, som regleras i 9 kap. 4 § sekretesslagen, gäller sekretess i sådan särskild verksamhet hos myndighet som avser framställning av statistik samt, i den utsträckning regeringen föreskriver det, i annan därmed jämförbar undersökning, som utförs av myndighet, för uppgift som avser enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden och som kan hänföras till den enskilde. Uppgift i företagsregister, uppgift som avser avliden, uppgift som behövs för forsknings- eller statistikändamål, uppgift som avser person- och lönestatistik och uppgift, som inte genom namn, annan identitetsbeteckning eller därmed jämförbart förhållande är direkt hänförlig till den enskilde, får dock lämnas ut, om det står klart att uppgiften kan röjas utan att den som uppgiften rör eller honom närstående lider skada eller men. Detta innebär att ett *omvänt skaderekvisit* gäller. I regeringens proposition 2000/01:27 En ny statistiklagstiftning (se vidare nedan) föreslås bland annat att statistiksekretessen anpassas till motsvarande reglering i förordningen om gemenskapsstatistik (rådets förordning (EG) av den 17 februari 1997 nr 322/97 om gemenskapsstatistik). Det innebär att huvuddelen av de undantag som för närvarande gäller från statistiksekretessen skall upphöra. Ändringen innebär därmed en ytterligare skärpning av den grundläggande principen att uppgifter som lämnas för statistik bara får användas för detta syfte och för det angränsande området forskning.

I en utredning beträffande en vägtrafikolycka skyddas uppgifter om enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden av förundersökningssekretess enligt 9 kap. 17 § första stycket 1. Ett *rakt skaderequisit* gäller då, dvs. det råder sekretess om det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider skada eller men om uppgiften röjs. Sekretess hindrar inte att en uppgift lämnas till en annan myndighet, om uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning, dvs. Uppgiftsskyldighet bryter enligt 14 kap. 1 § sekretessen. Kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor syftar till att lägga en sekretessbrytande uppgiftsskyldighet på polismyndigheterna beträffande uppgifter om vägtrafikolyckor till den officiella statistiken. Se mer om detta i det följande.

Sekretess gäller *mellan myndigheter* och mellan självständiga verksamhetsgrenar inom en myndighet. Från denna huvudregel kan undantag föreskrivas i sekretesslagen eller någon annan författning som den lagen hänvisar till. I 14 kap. 1–3 §§ sekretesslagen finns generella begränsningar i sekretessen mellan myndigheter och verksamhetsgrenar inom myndigheter. Sekretess hindrar inte att en uppgift lämnas till regeringen eller riksdagen och inte heller att en uppgift lämnas till någon annan myndighet, om en uppgiftsskyldighet följer av lag eller förordning (14 kap. 1 §).

Den s.k. *generalklausulen* i 14 kap. 3 § gäller uppgiftslämnande mellan myndigheter. Enligt den bestämmelsen får en sekretessbelagd uppgift lämnas till en myndighet, om det är uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen skall skydda.

18.2.3 Personuppgiftslagen

Den tidigare datalagen (1973:289) innehöll bestämmelser om skyddet för den personliga integriteten. Datainspektionen hade som central förvaltningsmyndighet till uppgift att utfärda licenser enligt lagen samt att pröva frågor om tillstånd och utöva tillsyn. Datalagen är till och med den 30 september 2001 alltjämt tillämplig i fråga om behandling av personuppgifter som har påbörjats före ikraftträdandet av den nya personuppgiftslagen, se i det följande.

Inom EU antogs den 24 oktober 1995 det s.k. *dataskyddsdirektivet*, dvs. *Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter*. Direktivet utgör en precisering och förstärkning av Europarådets dataskyddskonvention. EG-direktivet är inte ett minimidirektiv och det är därför inte tillåtet att föreskriva

eller behålla vare sig ett bättre eller ett sämre skydd för den personliga integriteten vid behandling av personuppgifter eller för det fria flödet av sådana uppgifter än vad som följer av direktivet.

Personuppgiftslagen (1998:204) innebär ett genomförande av direktivet 95/46/EG. Den lagen är en ramlag som ger generella riktlinjer för all behandling av personuppgifter, se förarbetena till lagen, prop. 1997/98:44, bet. 1997/98:KU18, rskr. 1997/98:180. I personuppgiftsförordningen (1998:1191) ges kompletterande föreskrifter beträffande sådan behandling av personuppgifter som omfattas av lagen. Datainspektionen har dessutom meddelat föreskrifter (DIFS 1998:1–3) som rör lagens tillämpningsområde.

Personuppgiftslagen är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering. Särregler i lag eller förordning gäller framför dess bestämmelser om de inte strider mot EG-direktivet, jämför 2 §.

Lagen omfattar all automatiserad behandling av personuppgifter och även annan behandling, om personuppgifterna ingår i eller är avsedda att ingå i ett register. Lagen definierar inledningsvis vissa begrepp. Med *behandling* av personuppgifter avses varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas, vare sig det sker på automatisk väg eller inte, såsom insamling eller registrering av uppgifter. Med *personuppgift* menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet.

Lagen anger när behandling av personuppgifter är tillåten och vad den som behandlar uppgifterna skall iaktta. Den som avser att behandla personuppgifter har enligt *huvudregeln* att ange *ett ändamål* för sina åtgärder och att vid behandlingen hålla sig inom de ramar som lagen och anknytande författningar och föreskrifter anvisar. Ändamålet anmäls till Datainspektionen, som utövar tillsyn över att lagen efterlevs.

Den som ensam eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen med och medlen för behandlingen av personuppgifter är *personuppgiftsansvarig*.

Personuppgiftslagen skall inte tillämpas om det skulle inskränka en myndighets skyldighet enligt 2 kap. TF att lämna ut personuppgifter (8 § första stycket).

Behandling av personuppgifter får ske endast med den enskildes samtycke eller när behandlingen är nödvändig för vissa uppräknade ändamål, t.ex. för att en arbetsuppgift av allmänt intresse skall kunna utföras (10 §).

Behandling av *känsliga personuppgifter* är i princip inte tillåten (13 §). Som känsliga anses bland annat uppgifter som rör hälsan. Det finns dock en rad undantag från förbudet, såsom den enskildes

samtycke, behandling som är nödvändig för hälso- och sjukvård eller för forsknings- och statistikändamål. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från förbudet i 13 §, om det behövs med hänsyn till ett viktigt allmänt intresse (20 §).

Det är förbjudet för andra än myndigheter att behandla *personuppgifter om lagöverträdelser* som innefattar brott, domar i brottmål, straffprocessuella tvångsmedel eller administrativa frihetsberövanden (21 §). Liksom beträffande förbudet i 13 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om undantag från förbudet i 21 §.

Enligt 22 § får uppgifter om *personnummer* utan samtycke behandlas bara när det är klart motiverat med hänsyn till

- a) ändamålet med behandlingen,
- b) vikten av en säker identifiering, eller
- c) något annat beaktansvärt skäl.

Om någon har lämnat sitt samtycke är det självklart att en uppgift om personnummer skall få behandlas (se specialmotiveringen till bestämmelsen, prop. 1997/98:44 s. 131).

Enligt 50 § a) får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela närmare föreskrifter om i vilka fall användning av personnummer är tillåten.

När uppgifter behandlas får detta alltså i princip ske endast för de ändamål som angavs när uppgifterna samlades in och endast den behandling som är nödvändig är tillåten. Exempelvis anges att den ansvarige är skyldig att se till att inte fler uppgifter behandlas än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen och att uppgifterna inte heller bevaras längre än nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen.

En behandling för historiska, statistiska och vetenskapliga ändamål skall inte anses oförenlig med de ändamål för vilka uppgifterna samlades in. För sådana ändamål får uppgifter också bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka de ursprungligen samlades in.

Personuppgiftslagen innehåller bestämmelser om information till den registrerade (23–27 §§) och om rättelse av uppgifter som inte har behandlats i enlighet med lagen (28 §). Vidare finns en bestämmelse om skadestånd (48 §). Den personuppgiftsansvarige skall ersätta den registrerade för den skada och kränkning av den personliga integriteten som en behandling av personuppgifter i strid med lagen har orsakat. Ersättningsskyldigheten kan i den utsträckning som det är skäligt jämkas, om den personuppgiftsansvarige visar att felet inte berodde på honom. Bestämmelsen bygger på ett strikt ansvar, dvs. det krävs inte

vållande för att skadeståndsskyldighet skall föreligga under förutsättning att övriga rekvisit är uppfyllda. I det sammanhanget kan frågan om medvållande uppkomma. Skadestånd kan givetvis i vissa fall uteslutas genom att ingen skada uppkommer eller därför att den skada som uppstår inte drabbar ett skyddat intresse.

18.3 Bakgrund

18.3.1 Den officiella statistiken

1990 års statistikutredning föreslog i sitt betänkande Effektivare statistikstyrning (SOU 1992:48) bland annat att ansvaret för styrningen av den statliga statistiken, som i huvudsak var centraliserad till Statistiska centralbyrån, så långt det var lämpligt och möjligt skulle delegeras till huvudanvändarna av statistiken. Regeringen fann emellertid att starka skäl talade emot att delegera ansvaret för all statistik, men ansåg att ansvaret för officiell statistik för avgränsade så kallade sektorsområden eller med en huvudanvändare så långt som möjligt borde fördelas till sektorsmyndigheterna. Statistiken skulle finansieras genom anslag till dessa. Riksdagen godkände de förordade principerna (prop. 1992/93:101, bet. 1992/93:FiU7, rskr. 1992/93:122).

Genomförandekommittén lämnade i januari 1994 sitt betänkande Ändrad ansvarsfördelning för den statliga statistiken (SOU 1994:1). I enlighet med kommitténs förslag har ansvaret för en betydande del av den officiella statistiken därefter fördelats på ett antal centrala förvaltningsmyndigheter enligt de godkända principerna med verkan från och med den 1 juli 1994 (prop. 1993/94:100, bil. 8).

Den statliga statistiken består av *officiell statistik* och s.k. *övrig statistik*. Den officiella statistiken regleras sedan den 1 januari 1993 i lagen (1992:889) om den officiella statistiken. Enligt 1 § i lagen tillämpas denna när statliga myndigheter under regeringen framställer officiell statistik. Officiell statistik är, enligt samma lagrum, sådan statistik för samhällsplanering, forskning, allmän information och internationell rapportering som en myndighet framställer enligt föreskrifter som regeringen meddelar.

Lagen kompletteras av förordningen (1992:1668) om den officiella statistiken. Officiell statistik är enligt 2 § i förordningen sådan statistik som förtecknas i bilagan till förordningen. I bilagan förtecknas också de myndigheter som ansvarar för officiell statistik. Inom området transporter och kommunikationer är den myndigheten Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Gränsen mellan officiell och övrig statistik dras genom att man i förordningen räknar upp den statistik som

är officiell. Delar av det regelverk som gäller för den officiella statistiken tillämpas emellertid också – uttryckligen eller av kutym – för annan statlig statistik. Den väsentliga skillnaden är att det endast är uppgifter till den officiella statistiken som kan samlas in med stöd av uppgiftsplikt, dvs. en lagstadgad och sanktionerad skyldighet för enskilda m.fl. att lämna uppgifter till statistiken.

I lagen (1995:606) om vissa personregister för officiell statistik och förordningen (1995:1060) om vissa personregister för officiell statistik regleras sådan behandling av personuppgifter som utförs för att framställa officiell statistik och som omfattar bland annat uppgifter som avses i 13 eller 21 § personuppgiftslagen, dvs. känsliga personuppgifter och uppgifter om lagöverträdelser. Lagen är inte tillämplig på register som inrättas för något ytterligare ändamål än statistikframställning. Ett sådant personregister som lagen är tillämplig på får föras endast för framställning av statistik och endast av den myndighet som ansvarar för den officiella statistik som uppgifterna i registret är avsedda för. Statistikansvarig myndighet är också personuppgiftsansvarig enligt personuppgiftslagen. I förordningen 1995:1060 sägs att uppgifter till personregistret får hämtas in genom sambearbetning med andra personregister som framgår av bilagan till förordningen.

I fråga om vägtrafikolycksstatistik gäller, att ifrågavarande register får utgöra grund för statistiska redovisningar av trafiksäkerhetsläget och dess utveckling vad gäller olyckor och trafikskadade personer. Ett här avsett register får innehålla uppgifter om bilförare som av polisen har registrerats som skäligen misstänkta för påverkan av alkohol eller annan drog (uppgiften finns i den rapportering som lämnas till Vägverket), brottsbelastning och inskrivna i slutenvård i samband med trafikolycka. Vidare sägs att uppgifter till ett sådant register får hämtas från bland annat körkortsregistret vid Vägverket.

Redovisningen ovan avser således SIKA och de register som institutet för i samband med framställning av officiell statistik. Vägverkets hantering karaktäriseras som ”övrig statistik”. Denna ligger till grund för den officiella statistiken, men hanteras inom ramen för uppdragsverksamhet med SIKA som uppdragsgivare.

Regeringen har under hösten 2000 på grundval av promemorian Statistikens regler (Ds 1999:75) lämnat propositionen 2000/2001:27 En ny statistiklagstiftning. I propositionen föreslås en ny och samlande lag om den officiella statistiken. Därjämte förutsätts en till lagen anslutande förordning. Den föreslagna lagen avses ersätta den nuvarande lagen om den officiella statistiken samt lagen om vissa personregister för officiell statistik. I förslaget har en anpassning gjorts till bestämmelserna i EG:s dataskyddsdirektiv och personuppgiftslagen

när det gäller behandlingen av personuppgifter för framställning av officiell statistik.

En skärpning av statistiksekretessen i 9 kap. 4 § sekretesslagen (1980:100) föreslås också (se textavsnitt 18.2.2 ovan).

18.3.2 Nuvarande olycksregistrering

Sedan år 1994 behandlar Vägverket bland annat för statistikändamål uppgifter om samtliga polisrapporterade vägtrafikolyckor i en särskild databas över vägtrafikolyckor, Vägverkets Informationssystem för Trafiksäkerhet (VITS) – även benämnd *vägtrafikolycksdatabasen*. Databasen innehåller en mängd uppgifter under rubrikerna

- Olycksplatsuppgifter
- Gemensamma olycksuppgifter
- Trafikanter och händelser
- Fordonstekniska uppgifter
- Körkortsuppgifter
- Personuppgifter
- Väguppgifter (exklusive bro)
- Väguppgifter (brouppgifter)

Polismyndigheterna har en skyldighet att till Vägverket anmäla de olyckor som har inträffat inom respektive distrikt. Utgångspunkten för registreringen är polisens rapportering. Enligt den tidigare nämnda kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor skall polismyndigheten i det polisdistrikt där olyckan inträffat, inom 48 timmar från det att polisen fått kännedom om olyckan, lämna uppgifter om den till Vägverket. Detta sker på en särskild blankett Trafikmålsanteckning – INFORMATIONSUUNDERLAG, Vägtrafikolycka – som polisen upprättar och skickar till Vägverkets regionkontor, som i sin tur registrerar uppgifterna i databasen. Numera registreras endast olyckor med personskada. I databasen förs uppgifterna samman med uppgifter ur bil- och körkortsregistren. Dessutom innehåller databasen en mängd uppgifter om den aktuella vägen och trafikmiljön.

Materialet bearbetas statistiskt av Vägverket och levereras, inklusive förekommande personuppgifter, till Statistiska centralbyrån i enlighet med avtal mellan å ena sidan Vägverket och SIKA och å den andra SIKA och Statistiska centralbyrån. För att till Statistiska centralbyrån kunna leverera uppgifter som är användbara för SIKA behandlar Vägverket, utöver personuppgifterna i vägtrafikolycks-

databasen, med stöd av tillstånd från Datainspektionen även andra personuppgifter. Efter leveransen till Statistiska centralbyrån gallras databasen från personuppgifter.

Enligt förordningen (1995:810) med instruktion för Statens institut för kommunikationsanalys, dvs. SIKÅ, skall institutet svara för övergripande bedömningar av samhällsekonomiska och regional-ekonomiska effekter av transport- och kommunikationssystemen. Vidare sägs att SIKÅ svarar för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet i enlighet med vad som föreskrivs i lagen (1992:889) om den officiella statistiken och i förordningen (1992:1668) om den officiella statistiken.

De uppgifter som Vägverket, på uppdrag av SIKÅ, bearbetar enligt ovan utgör underlag för den officiella statistiken rörande vägtrafiken.

Endast vissa delar av behandlingen av personuppgifter med anknytning till vägtrafikolyckor är författningsreglerade. Bestämmelser saknas bland annat om utlämnande av uppgifter om olyckor till den statistikansvariga myndigheten SIKÅ. Det nuvarande systemet bygger huvudsakligen på avtal samt på tillstånd från Datainspektionen. Dessa tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till personuppgiftslagen t.o.m. den 30 september 2001. Därefter kommer personuppgiftslagen att gälla för behandlingen, se nedan.

Rikspolisstyrelsen har i en skrivelse till Vägverket den 28 november 2000 aviserat att man avser att göra vissa ändringar i blanketten Trafikmålsanteckning (Informationsunderlag, Vägtrafikolycka). Ändringarna föräns av förundersökningskungörelsens (1947:948) bestämmelser om protokoll i en förundersökning. Efter en ändring i kungörelsen genom SFS 1997:799 anges numera i dess 21 §, att uppgift om vittnens och målsägandes personnummer samt vissa andra uppgifter skall antecknas i protokollet endast om uppgiften har betydelse för brottsutredningen. Den aviserade ändringen innebär att uppgift om personnummer inte kommer att finnas med på förundersökningsblanketten och därmed inte heller på det underlag som ligger till grund för polisens rapportering till Vägverket och till verkets registrering i vägtrafikolycksdatabasen. Uppgift om personnummer utgör det sökbegrepp genom vilket samtliga uppgifter hämtas till databasen för bearbetning och för framställning av den beskrivna statistiken.

18.3.3 Ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet

I ett beslut den 31 oktober 1996 uppdrog regeringen åt Vägverket att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela

vägtransportssystemet, med utgångspunkt i vad som föreslås i rapporten Vägtrafikens skade- och olycksstatistik (Vägverkets publ. 1996:43). Vägverket skall vara huvudman för informationssystemet. Det fortsatta arbetet bör med beaktande av de rättsliga förutsättningarna i främst data- och sekretesslagstiftningen bland annat klarlägga

- hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas,

- hur samordning skall ske med andra statistik- och informationssystem såväl nationellt som internationellt,

- hur hänsyn skall tas till sekretess- och integritetsaspekterna,

- hur olika användargrupper skall få tillgång till den information som de behöver, samt

- hur fallolyckor bland gående skall inkluderas i systemet.

Det nya informationssystemet bör utformas så att det

- stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå,

- ger underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätta åtgärder, samt

- minimerar dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning.

Tanken är att systemet skall tjäna som bas för den officiella statistiken.

Det nya informationssystemet kallas *STRADA* (*Swedish Traffic Accident Data Acquisition*) och beskrivs som ett nationellt informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Arbetet med att införa systemet startade år 1999 och beräknas vara slutfört i januari 2003. Systemet planeras att kunna tas i drift tidigast under år 2001. Arbetet sker i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, SIKÄ, Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet.

18.4 Överväganden och förslag

18.4.1 Registrets ändamål

Syftet med personuppgiftslagen är att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks genom behandling av personuppgifter (1 §). De grundläggande kraven på behandling av personuppgifter är bland annat att sådana uppgifter skall få samlas in bara för särskilda, uttryckligen angivna och berättigade ändamål. Uppgifterna får sedan inte behandlas för något ändamål som är oförenligt med det för vilket de samlades in och inte behandlas i vidare omfattning än som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen (9 §).

För att kunna förbättra trafiksäkerheten i Sverige i enlighet med Nollvisionen krävs en djupare kunskap om olycks- och trafikskadeproblematiken dels för att kunna göra rätt åtgärdsprioritering, dels för att ge möjlighet till värdering av effekten av insatta åtgärder. Den nuvarande trafikskadestatistiken har betydande brister och kännetecknas av stora mörkertal och dålig representativitet. Detta hänger samman med att den är baserad endast på de trafikolyckor som kommit till polisens kännedom. Det är mot denna bakgrund som regeringen har uppdragit åt Vägverket att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet (STRADA). Vårt förslag beträffande ändamålet med registret utgår från det aktuella regeringsbeslutet och Vägverkets rapport som ligger till grund för beslutet. Sammantaget innebär det att STRADA skall sörja för de uppgifter som behövs för statistik, men också kunna användas för analys och djupstudier av trafikolyckor.

18.4.2 Registrets innehåll m.m.

Integritetsfrågan har sitt ursprung i de uppgifter som registreras. Med andra ord – ju färre uppgifter som registreras desto mindre är generellt sett problemet att hantera dem. Ett register bör därför inte innehålla andra uppgifter än de som kan motiveras utifrån syftet eller ändamålet med registret, dvs. det blir en fråga om urval av uppgifter.

Det ligger i sakens natur att ett register över vägtrafikolyckor innehåller sådana personuppgifter som är känsliga enligt 13 § personuppgiftslagen (uppgifter som rör hälsa). Så är fallet redan i nuvarande olycksregistrering, men syftet med STRADA medför att sådana uppgifter i ökad utsträckning kommer att behandlas, främst genom den information som sjukvården skall lämna. Registrets art – ett register vars innehåll främst består av en stor mängd integritetskänsliga uppgifter – medför att regleringen av behandlingen av personuppgifter i registret bör ske i lagform. Enligt bestämmelserna i 8 kap. 3, 5 och 7 §§ RF kan skyddet för den personliga integriteten vid behandling av personuppgifter efter bemyndigande i lag meddelas genom förordning. Det är också en sådan konstruktion vi valt att föreslå för författningsregleringen av STRADA. Vårt förslag är att lagen inte skall begränsa de uppgifter som får ingå i registret på annat sätt än att uppgifterna naturligtvis skall vara nödvändiga för det beskrivna ändamålet, men att känsliga uppgifter får behandlas endast i den utsträckning som regeringen föreskriver det (jfr 3 § andra stycket lagförslaget). Därmed avses i första hand att regeringen bestämmer vilka slags känsliga uppgifter som får ingå i registret och därmed

behandlas utifrån angivna ändamål. Därutöver uppkommer frågor om särskilda begränsningar i behandlingen av dessa och andra personuppgifter, vilket berörs i det följande.

18.4.3 Samkörning

Samkörning, eller sambearbetning, av uppgifter från två register krävde enligt den tidigare datalagen i princip tillstånd eller författningsstöd, eftersom det vid bearbetningen i praktiken skapades ett nytt register. Personuppgiftslagen utgår från ett tillståndslöst system och samkörning är därför inte särskilt reglerad. Den behandling som ligger i att två register sambearbetas är tillåten så länge behandlingen håller sig inom lagens ramar, bland annat med avseende på registrens ändamål. Detta utesluter dock inte att skyddet för den personliga integriteten kan motivera att samkörning förbjuds eller på något annat sätt regleras uttryckligen. Ett sådant exempel finns i lagen (1998:543) om hälsodataregister och också i förslaget till lag om vägtrafikregister (se regeringens proposition 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m.).

Det ligger i sakens natur att samkörning/sambearbetning rent tekniskt sker när en myndighet fullgör sin uppgiftsskyldighet och genom dataöverföring lämnar uppgifter till en annan myndighet. Såväl registrets ändamål som innehåll är väl avgränsat genom bestämmelserna i 3 och 4 §§ i den föreslagna lagen. Registerinnehållet är till art och omfattning också tämligen begränsat. Uppgiftslämnandet kommer framför allt att styras genom ändamålsbestämningen. Vi anser mot bakgrund av det nu anförda att det inte behövs någon särskild reglering av samkörning/sambearbetning likt den som enligt det ovan nämnda finns beträffande register av mera omfattande och mångfasetterat slag än det här är fråga om. Det kan också nämnas att register av statistikkarakter i allmänhet inte omfattas av några andra restriktioner i fråga om samkörning/sambearbetning än de som framgår av tillämpliga ändamålsbestämmelser.

18.4.4 Uppgiftsskyldighet

De ändamål som beskrivits beträffande STRADA förutsätter information från ett flertal källor, varav polisen, sjukvården, och kommunerna är de primära. Det finns därför skäl att säkerställa informationsunderlaget för de angivna ändamålen genom sekretessbrytande bestämmelser om uppgiftsskyldighet. För polisens del regleras som nämnts ovan uppgiftsskyldigheten i dag i kungörelsen

(1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Denna uppgiftsskyldighet, liksom motsvarande uppgiftsskyldighet för eventuella andra statliga organ, bör även fortsättningsvis regleras i förordningsform.

Det kan här anmärkas att de ovan beskrivna av Rikspolisstyrelsen planerade förändringarna av det uppgiftsunderlag som polisen lämnar till Vägverket inte påverkar polisens uppgiftsskyldighet i det här avseendet. Förändringarna förmodas dock få till följd att uppgifterna får lämnas på något annat sätt än genom den i dag använda blanketten.

Uppgifter från sjukvården skall avse samtliga subjekt som bedriver sådan verksamhet och således såväl kommunal och landstingskommunal som enskild hälso- och sjukvård. Till den del uppgiftsskyldigheten avser någon annan än en statlig myndighet krävs att den regleras i lag eller, efter bemyndigande i lag, genom förordning, jämför 8 kap. 3, 5 och 7 §§ RF. Vi har valt att reglera denna uppgiftsskyldighet direkt i lag, 5 §.

18.4.5 Sökbegrepp

Med sökbegrepp förstås ord eller beteckningar som används för att ta fram enstaka uppgifter eller göra sammanställningar av uppgifter i ett ADB-register. Tekniskt sett kan samtliga uppgifter användas som sökbegrepp och därmed blir registerinnehållet rättsligt sett allmän handling i alla upptänkliga konstellationer av uppgifter. Om myndigheten däremot är förbjuden att för egen räkning använda vissa sökbegrepp begränsas på motsvarande sätt vad som är att anse som allmän handling och vad som därmed kan bli tillgängligt för utomstående. Användningen av registeruppgifter som sökbegrepp kan ibland få oönskade konsekvenser och förekomsten av många sökbegrepp kan därför öka risken för integritetsintrång.

För personregister följer av 2 kap. 3 § andra stycket TF att en myndighet – genom bestämmelse i lag, förordning eller särskilt beslut som grundar sig på lag – kan vara rättsligt förhindrad att använda vissa registeruppgifter som sökbegrepp. Konsekvensen av en sådan begränsning är att varken myndigheten själv eller någon enskild kan ta fram information den vägen. Handlingen anses inte förvarad hos myndigheten. Härigenom uppnås ett ökat integritetsskydd men samtidigt en begränsning av registrets användbarhet.

Vi anser – i likhet med vad som föreslås i propositionen Lag om vägtrafikregister, m.m. – att det finns skäl att i lagen reglera frågan så att endast vissa särskilt angivna sökbegrepp tillåts och att dessa skall beslutas av regeringen. Häremot kan invändas att ett register avsett

bland annat för officiell statistik inte bör förenas med sådana begränsningar, eftersom dessa skulle kunna försvåra de behandlingar som behövs för sådan statistik. En alternativ lösning skulle därför kunna vara att reglera frågan så, att behandling av personuppgifter för den officiella statistiken kan ske utan någon annan begränsning i fråga om sökbegrepp än den som följer av begränsningen i fråga om registrets ändamål och innehåll (jfr ovan ang. samkörning/sambearbetning). Vi bedömer dock att det är både lämpligt och praktiskt möjligt att bestämma sökbegrepp även för statistiska ändamål på ett sådant sätt att erforderligt integritetsskydd kan upprätthållas fullt ut.

18.4.6 Direktåtkomst

Direktåtkomst innebär att den som använder registret på egen hand kan söka i detta och få svar på frågor, dock utan att bearbeta eller på något annat sätt påverka innehållet. Det är fråga om åtkomst via persondator, särskild terminal eller liknande. Från effektivitetssynpunkt är det motiverat att vissa användare har denna möjlighet, men samtidigt ökar riskerna för spridning av uppgifterna.

Vägtrafikolycksregistret kommer att innehålla påtagligt känsliga personuppgifter – om än av begränsad omfattning – och integritetsaspekten gör sig här starkt gällande. Vår utgångspunkt är därför att direktåtkomst i princip skall vara förbjuden. Det torde samtidigt vara ändamålsenligt att tillåta sådan åtkomst i vissa fall, eventuellt i förening med begränsningar till vissa slags uppgifter eller andra restriktioner. Det bör ankomma på regeringen att medge sådan åtkomst. Mot bakgrund av att registret skall utgöra bas för den officiella statistiken är det dock rimligt att redan i lagen medge en myndighet som ansvarar för sådan statistik rätt att ha direktåtkomst. Såsom framgått ovan är den myndigheten SIKA.

18.4.7 Utlämnande av uppgifter på en upptagning för automatiserad behandling

Liksom vid direktåtkomst gäller det inte här att reglera frågan om en upptagning får lämnas ut eller inte. Den regleringen sker i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagstiftningen. Här behandlas endast formen för utlämnandet.

Den moderna datatekniken ger många alternativa former för utlämnande av uppgifter, t.ex. diskett, CD-skiva, on-lineuppkoppling

eller radiolänk. Den tekniska utvecklingen går snabbt och det är knappast möjligt att i lag närmare definiera vad som avses med upptagning för automatiserad behandling. Tidigare användes uttrycket ”utlämnande på ett medium för automatiserad behandling”.

Uppgifterna i vägtrafikolycksregistret kommer att vara av stort värde för många ändamål och utlämnande på en upptagning för automatiserad behandling aktualiserar därför frågan om det av integritetsskäl behövs några särskilda begränsningar för ett sådant utlämnande.

En möjlighet är att i klartext ange vilka mottagare som kan få tillgång till uppgifterna, men risken är att tillskott och bortfall av mottagare föranleder ett ständigt pågående förändringsarbete i lagen.

Vårt förslag är i stället att i lagen begränsa användningen av upptagning för automatiserad behandling vid utlämnande av uppgifter till de mottagare som behöver data för sådana ändamål för vilka behandling får ske enligt lagen.

18.4.8 Bevarande och gallring

Bestämmelser om bevarande av uppgifter i myndigheters och vissa andra organs arkiv samt bestämmelser om arkivmyndigheterna finns i arkivlagen (1990:782) och arkivförordningen (1991:446). Utgångspunkten i arkivlagen är att allmänna handlingar skall bevaras (3 § tredje stycket). För personuppgifter i register som regleras av särskilda registerförfattningar är principen vanligen den omvända, nämligen att uppgifterna skall gallras efter en bestämd tid.

I 10 § arkivlagen sägs att allmänna handlingar får gallras, men att därvid alltid skall beaktas att arkiven utgör en del av kulturarvet och att det arkivmaterial som återstår skall kunna tillgodose rätten att ta del av allmänna handlingar, behovet av information för rättskipningen och förvaltningen och för forskningens behov.

I 9 § första stycket i) personuppgiftslagen, som grundar sig på artikel 6 e) i EG:s dataskyddsdirektiv, anges att personuppgifter inte får bevaras längre tid än som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen med behandlingen. Personuppgifter får dock bevaras under längre tid för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål. I dessa fall får dock personuppgifterna inte bevaras under längre tid än vad som är nödvändigt för dessa ändamål. Vidare anges i 8 § andra stycket samma lag att bestämmelserna i lagen inte hindrar att en myndighet arkiverar och bevarar allmänna handlingar eller att arkivmaterial tas om hand av en arkivmyndighet.

I bland annat lagen (1998:543) om hälsodataregister och i förslaget till lag om vägtrafikregister (prop. 2000/01:95) har frågan behandlats på så sätt att någon bestämmelse med hänvisning till personuppgiftslagen, utöver den som säger att lagen är generellt tillämplig om inget annat är bestämt, inte bedömts nödvändig. Däremot är regeringen bemyndigad att meddela föreskrifter om begränsningar av rätten att bevara uppgifter.

I propositionen 2000/01:27 med förslag till en ny statistiklagstiftning finns en uttrycklig regel om gallring motsvarande den som finns i gällande statistikregisterlag, dvs. lagen (1995:606) om vissa personregister för officiell statistik. I motiven till den nuvarande bestämmelsen (prop. 1994/95:200 s. 33 f.) framhöll regeringen att utgångspunkten för integritetskänsliga statistikregister, liksom för många andra likvärdiga register, borde vara att personuppgifterna i registret skulle gallras när ändamålet är uppfyllt, dvs. när uppgifterna inte längre behövs för framställning av officiell statistik. Regeringen ansåg att det i och för sig är svårt för någon annan än den statistikansvariga myndigheten att bedöma när statistiska uppgifter inte längre behövs för sitt ändamål. En borte gräns borde dock normalt sättas för hur länge en personuppgift som huvudregel skall få finnas i ett statistikregister. En sådan generell längsta tid är svår att fastställa med hänsyn till den mängd register av skiftande beskaffenhet som skulle komma att omfattas av lagen, även om det på goda grunder kunde förutsättas att en personuppgift sällan behövdes längre än tio år för att framställa officiell statistik. Det stod emellertid klart att en längre bevarandetid kunde behövas vid bland annat *longitudinella uppföljningar*, dvs. mätning av utvecklingen över tiden av en och samma företeelse.

Regeringen framhöll vidare att statistiska uppgifter många gånger är intressanta för andra ändamål än det primära statistikområdet, i första hand för forskningen och det nationella kulturarvet. Inte minst för att tillgodose olika slags forskning var det enligt regeringens mening av stor betydelse att man noga prövar om de uppgifter som finns i statistikregistren bör bevaras. Regeringen ansåg vidare att en vidlyftig gallring av uppgifter som generellt eller individuellt har påverkat samhällets åtgärder i vissa fall till och med kunde vara till skada för individen själv.

Vid bedömningen av bevarandefrågan lade regeringen stor tyngd vid integritetsaspekten. Frågan om i vilken utsträckning bevarande skulle ske borde därför avgöras vid en avvägning mellan å ena sidan den enskildes intresse av skydd för sin personliga integritet och å andra sidan forsknings- och kulturintressena. Hur denna avvägning skulle göras ansågs svårare att precisera. Det ansågs kräva både insikt och

kunskap om ämnesområdena och en överblick över arkivbildningen i landet för att besluten i de enskilda fallen skulle bli väl avvägda. Försiktighet ansågs påkallad med hänsyn till att en alltför ambitiös gallring kan förorsaka skador som aldrig går att reparera. Förutsättningar av detta slag kan svårligen anges i lag eller förordning. Arbetet ansågs kräva sakkunskap och resurser och kunde inte utan vidare utföras inom Regeringskansliet. Den lösning som med hänsyn till samtliga föreliggande faktorer framstod som mest rimlig var att dessa ofta svåra avvägningar, som åtskilliga remissinstanser särskilt uttalat, i stor utsträckning fick göras av Riksarkivet.

I statistikregisterförordningen infördes därför i 5 § en bestämmelse med innebörd att en myndighet skall underrätta Riksarkivet innan man gallrar uppgifter enligt 6 § första stycket statistikregisterlagen. Riksarkivet får då föreskriva om undantag från gallring.

I förslaget till lag om vägtrafikregister bemyndigas som tidigare nämnts regeringen att meddela föreskrifter om begränsningar av rätten att bevara uppgifter. Vi bedömer att en sådan bestämmelse i och för sig vore fullt tillräcklig även för vägtrafikolycksregistret. Samtidigt har det nu aktuella registret mycket gemensamt med ett statistikregister. Det senare talar då för att gallringsfrågan behandlas på motsvarande sätt som i den föreslagna lagen om den officiella statistiken. Enligt denna skall registeruppgifterna gallras när de inte längre behövs för sitt ändamål, men regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från gallringsskyldigheten, om en gallring skulle äventyra arkivens roll som en del av det nationella kulturarvet eller strida mot forskningens behov. Därvid skall behovet av skydd för den enskildes personliga integritet särskilt beaktas. En sådan lösning stämmer också väl överens med vad arkivförfattningarna föreskriver. Vi har därför stannat för att föreslå att gallringsbestämmelsen i den av oss föreslagna lagen utformas på ett sådant sätt.

18.4.9 Ikraftträdande- och övergångsfrågor

Den föreslagna lagen om registrering av vägtrafikolyckor förutsätts kompletteras med en anslutande förordning, som bör innehålla de administrativa föreskrifterna om databasen och om uppgiftslämnandet till och från denna. Som vi konstaterat i det föregående bör uppgiftsskyldigheten för vissa myndigheter regleras i förordningsform. I dag regleras polisens uppgiftsskyldighet genom kungörelsen om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Dess bestämmelser bör föras över till den nya förordningen.

Förordningen bör vidare innehålla de moment som föranleds av lagens övergripande reglering och de bemyndiganden för regeringen som lagen ger. Dessa gäller behandlingen av känsliga personuppgifter, sökbegrepp, direktåtkomst samt gallring av uppgifter.

Som nämnts ovan startade arbetet med att införa det nya informationssystemet för vägtrafikolyckor år 1999 och det beräknas vara slutfört i januari 2003. Systemet planeras att kunna tas i drift tidigast under innevarande år. Den närmare författningsregleringen av vägtrafikolycksregistret är dock av naturliga skäl helt beroende av hur det nya informationssystemet STRADA slutligen utformas. Projekteringen av STRADA bör därför slutföras innan den mer detaljerade författningsregleringen kan ske. Vägverket får här bidra med uppgifter i anslutning till projektet.

Vägverket behandlar, som nämnts, redan i dag bland annat för statistikändamål uppgifter om samtliga polisrapporterade vägtrafikolyckor i den s.k. vägtrafikolycksdatabasen. Datalagens bestämmelser täcker behandlingen, som sker med stöd av tillstånd som Datainspektionen tidigare meddelat. Tillstånden gäller enligt övergångsbestämmelserna till personuppgiftslagen t.o.m. den 30 september 2001. Därefter kommer personuppgiftslagens bestämmelser att ta över och gälla för behandlingen av uppgifter i registret, så länge inte någon annan författningsreglering trätt i kraft. Dess bestämmelser innebär att den registeransvarige ansvarar för att personuppgiftslagen följs. Enligt 19 § får känsliga personuppgifter behandlas för forsknings- och statistikändamål på ett i lagen angivet sätt om behandlingen är nödvändig och samhällsintresset av det forsknings- eller statistikprojekt, där behandlingen ingår, klart väger över den risk för otillbörligt intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen kan innebära. Vidare förutsätter personuppgiftslagen en anmälningskyldighet till Datainspektionen för den aktuella behandlingen (36 §). Vi bedömer att det integritetsskydd som personuppgiftslagen ger i dessa avseenden kan accepteras under en övergångsperiod till dess den här föreslagna nya lagstiftningen hinner träda i kraft.

19 Konsekvenser av förslagen

19.1 Allmänt

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller kommittéförordningens (1998:1474) bestämmelser. Dessa bestämmelsers innehåll och eventuella inverkan på utredningens arbete redovisas och behandlas i det följande.

19.2 Ekonomiska konsekvenser

Enligt 14 § kommittéförordningen gäller, att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa redovisas. När det gäller ökade kostnader och minskade intäkter för staten, kommuner eller landsting skall kommittén föreslå en finansiering.

De förslag vi lämnar i detta betänkande går ut på att förenkla regelverket och göra det lättare att tillämpa för både myndigheter och enskilda. Ett visst mått av effektiviseringar och rationaliseringar bör kunna bli följderna av förslagen. Dessa bör rent allmänt leda till minskade kostnader både för aktörerna på fordonsområdet i stort och för samhället i övrigt.

När det gäller frågor om överklagande av myndigheters beslut enligt de nya fordonsförfattningarna innebär förslagen en övergång från prövning av regeringen till prövning av allmän förvaltningsdomstol i vissa fall. Detta kommer att gälla t.ex. ärenden som rör typbesiktning av fordon. Det kan dock förväntas förekomma endast ett fåtal fall av överklaganden och då främst sådana som är av principiell betydelse. Annat än en marginell ökning av det allmännas kostnader kan inte förväntas härigenom. Samtidigt föreslår vi i en del fall fullföljdsförbud. Detta bör då i stället kunna leda till vissa kostnadsbesparingar för

staten. Dessa båda förslag bör sammantaget kunna medföra att några ökade kostnader för det allmänna inte uppstår.

När det gäller informationssystemet STRADA och införandet av det ovan behandlade vägtrafikolycksregistret hos Vägverket kan här konstateras att den författningsreglering av registret som vi lämnar förslag till i detta betänkande inte påverkar den tekniska och praktiska utvecklingen av systemet och de kostnader som har beräknats för projektet som sådant.

19.3 Övriga konsekvenser

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen (15 § kommittéförordningen).

Utredningen konstaterar att de förslag som lämnas, till följd av utredningsuppdragets och ämnesrådets karaktär, inte kommer att få någon inverkan på den kommunala självstyrelsen. Förslagen bedöms vidare som neutrala i förhållande till såväl regionalpolitiska aspekter som till aspekter för små företags villkor i förhållande till större företags. Förslagen kan inte heller förväntas inverka på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

När det gäller förslagets konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet vill vi dock framhålla vissa positiva effekter som kan förväntas följa av tydligare regler för polisen vid kontrollen i olika avseenden.

20 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

20.1 Allmänt

De författningsförslag som vi lämnar bör träda i kraft så snart som möjligt. Den närmare tidpunkten kan dock komma att påverkas både av arbetet med att införa olika EG-rättsliga bestämmelser på området och ändringar av befintliga bestämmelser på närliggande rättsområden. De författningsförslag som lämnats av utredningen Avgasrening 2000 (SOU 2000:12) kan också kräva en viss samordning med denna utrednings förslag och som får övervägas under beredningen.

Ikraftträdandet av den föreslagna lagen om registrering av vägtrafikolyckor är beroende av införandet av själva vägtrafikolycksregistret och de olika tekniska och praktiska frågor som måste lösas i samband med projektet STRADA. Som nämnts i textavsnitt 18 beräknas arbetet med att införa detta nya informationssystem vara slutfört först i januari 2003.

20.2 Särskilt om övergångsbestämmelser

Utredningsarbetet har framför allt varit inriktat på en författningsteknisk översyn. De materiella ändringarna är få. De avser främst följande. Den nuvarande typbesiktningen görs om till nationellt typgodkännande och anpassas i så stor utsträckning som möjligt till förfarandet vid EG-typgodkännande. Vidare ändras inriktningen på registreringsbesiktningen på så sätt att kontrollbesiktningmomentet tas bort. En del kontrollmoment tas bort, t.ex. kontroll av asbestförekomst vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning, taxameterkontrollen vid kontrollbesiktning. Vissa institut slopas helt, nämligen inspektion hos försäljare, exportvagnsbesiktning och kopplingsbesiktning. Ett antal detaljbestämmelser tas bort i förenklingssyfte.

Mot bakgrund av den karaktär som förändringsarbetet har är behovet av övergångsbestämmelser inte stort. Vissa mera standardmässiga sådana måste givetvis finnas i anslutning till den nya lagstiftningen. De hör närmast hemma i den mera detaljerade nya förordningen och tas därför in där. Vidare krävs övergångsbestämmelser i fråga om tillstånd till typbesiktning och om fordon som har typbesiktigats enligt äldre bestämmelser. Det krävs också sådana bestämmelser som rör registreringsbesiktning och som rör körförbud som kan inträda till följd av ändringar i bestämmelserna om kontrollbesiktning.

I den mån övergångsbestämmelser i övrigt behövs gäller de detaljfrågor som är knutna till tekniska spørsmål eller till förfarandet. Övergångsbestämmelser av denna art torde Vägverket i flertalet fall kunna meddela med stöd av bemyndigandet i 11 kap. 10 § fordonsförordningen. Det kan emellertid inte uteslutas att det i undantagsfall kommer upp något övergångsproblem som inte kan lösas med stöd av detta bemyndigande. Vägverket bör därför ges ett särskilt bemyndigande att meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

21 Författningskommentar

I författningskommentaren har i möjligaste mån hänvisningar gjorts till i huvudsak motsvarande bestämmelser i dagens författningar. Ibland är det svårt att mera exakt ange dagens motsvarighet. I sådana fall nämns närmast motsvarande föreskrift eller den gamla föreskrift som i stort motsvarar den nya.

Regeringen har den 8 mars 2001 beslutat propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. När i författningsförslagen lagen om vägtrafikregister nämns avses propositionens förslag och när förordningen om vägtrafikregister nämns avses förslag i betänkandet Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162).

Vi har genomgående avstått från att i ingressnoter till författningstexten ange hänvisningar till aktuella EG-dokument (namn, EGT-nummer och Celex-nummer). Vi har nämligen bedömt att antalet nya EG-dokument och ändringar av gällande sådana dokument inom vårt område är så stort att nothänvisningar inom kort ändå skulle sakna praktisk betydelse.

21.1 Förslag till fordonslag

Behandlas bland annat i textavsnitt 6. De särskilda kontrollformerna behandlas ytterligare i olika textavsnitt.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen avgränsar lagens tillämpningsområde.

I avsnitt 6.2.3 förklaras varför kontroll av last bör omfattas av lagen, trots att det tekniskt sett inte är fråga om kontroll av själva fordonet. Begreppet ”last” är ett vitt begrepp, som omfattar det snävare begreppet ”lastsäkring”. Tillämpningen av bestämmelsen snävas in genom innehållet i 2 kap. 12 §, se nedan.

Eftersom kontrollen på fordonsområdet sköts huvudsakligen av besiktningsorganen är det naturligt att deras verksamhet omfattas av lagen. Besiktningsorganen är Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag.

Det kan nämnas att SAQ Kontroll Aktiebolag, som tidigare ägts av staten, år 1999 har sålts till Det Norske Veritas Holding Aktiebolag (med stöd av riksdagens bemyndigande, prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26, rskr. 1995/96:302). Bolaget har den 9 juni 2000 ändrat sin firma från SAQ Kontroll Aktiebolag till Det Norske Veritas Inspection AB. Ändringen avses att i författningshänseende gälla fr.o.m. den 1 juli 2001, jämför 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Undantagen från lagen är i princip desamma som för närvarande finns i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen. Tidigare har emellertid lekfordon inte uttryckligen undantagits från bestämmelserna. I avsnitt 5.3.2 föreslås en ny definition av vad som är ett lekfordon och vi har även redogjort för vissa gränsdragningsproblem när det gäller vad som skall anses vara ett lekfordon. Lekfordon kan, trots att de är avsedda för lek, förekomma i trafik.

Beträffande andra stycket punkt 1 kan anmärkas att 1 § andra stycket punkt 1 förslaget till lag om vägtrafikregister (se prop. 2000/01:95) i stället undantar ”fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt”, dvs. samtliga fordon som ägs av dessa subjekt. I registrerings-sammanhang kan ett vidare utformat undantag accepteras, eftersom dessa fordon i stället registreras i det militära fordonsregistret. I fråga om kontrollen av fordon har vi dock ansett att endast särskilda typer av fordon, exempelvis stridsvagnar, bör undantas från fordonslagens krav.

I fråga om den redaktionella utformningen av andra stycket punkt 3 hänvisas till 13 § första stycket punkt 1 i propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m.

Fordonslagen, liksom fordonsförordningen, avses i princip bli tillämplig även på fordon i internationell vägtrafik i Sverige. Se textavsnitt 7.2, förslaget till 1 kap. 2 § fordonsförordningen och kommentaren till denna bestämmelse. Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits in i lagen, eftersom denna i fråga om olika kontrollformer är så generellt utformad att någon uttrycklig undantagsreglering inte torde behövas.

2 §

Bemyndigandet enligt bestämmelsen är intaget i 5 kap. 8 §. Det bör noteras att lagen inte innehåller några materiella bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning.

3 §

Dessa definitioner är som sådana helt nya men förklaringar finns i dag i lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet och i fordonskungörelsen. I definitionerna nämns inga krav på att personerna skall ha särskilda förordnanden. Sådana krav finns för polismän och bilinspektörer för att de skall få utföra en flygande inspektion och för teknikern för att denne skall få biträda vid en sådan (se 2 kap. 10 §). När förordnande krävs får detta alltså anges särskilt i de sammanhang där själva kontrollformen regleras. I 2 kap. 10 § sista stycket har i fråga om flygande inspektion krav på förordnande tagits in i lagtexten. Beträffande övriga kontrollformer får detta avgöras av regeringen och således beslutas i förordning såsom verkställighetsföreskrift. Märk att det vid taxameterkontroll i dag enligt 3 a § yrkestrafikförordningen (1998:779) genom hänvisning till 91 § FK krävs förordnande.

Tekniker är detsamma som tekniskt biträde som nämns på några ställen i dagens kungörelser. Notera att teknikern i lagens mening är att betrakta som en medhjälpare till främst en bilinspektör. Förutom anställningsformen gäller något olika utbildningskrav för de två befattningshavarna.

Beträffande andra stycket jämför 3 § FK och 3 § TTK samt Trafikregisterutredningens förslag (SOU 1998:162) om ändring av dessa och propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. Observera att vi i textavsnitt 5 föreslår vissa förändringar av definitionerna i kungörelserna och i förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Särskilda kontrollformer

De särskilda kontrollformer som behandlas i fordonslagen är typgodkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning, flygande inspektion, annan kontroll genom polisman, kontroll av fordons last samt vägkontroll m.m. av färdskrivare respektive taxameter.

I detta kapitel anges att regeringen utser den godkännande-myndighet som får utfärda typgodkännande. Vidare anges vem som får utföra kontroll av fordon och dess last, av färdskrivare samt av taxameter. I 4 kap. anges vem som får utföra de olika typerna av

besiktning, nämligen särskilt utpekade besiktningsorgan. Den närmare regleringen av de olika typerna av godkännande, besiktning och kontroll finns i den förslagna fordonsförordningen.

Inledande bestämmelse

1 §

Syftet med paragrafen är bland annat att markera ramarna för kontrollförfarandet och tala om att beskrivningen av de olika kontrollformerna i kapitlet inte är fullständig utan att endast huvuddragen anges.

Typgodkännande

Se textavsnitt 6.2.2. Bestämmelserna här avser såväl EG-typgodkännande som ECE-typgodkännande och nationellt typgodkännande.

2 §

I rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 om ändring av direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon definieras typgodkännande som ”förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven i detta direktiv eller i något av de särdirektiv som anges i den uttömmande förteckning som återfinns i bilagorna 4 och 11”. – Jämför också 3 kap. 1 § förslaget till fordonsförordning och definitionen av etappvis typgodkännande.

3 §

Godkännandemyndigheter är för närvarande Naturvårdsverket och Vägverket.

4 §

Jämför 10 § förslaget till lag om motorfordons avgasrening (SOU 2000:12).

5 §

Bestämmelsen ger möjlighet för godkännandemyndigheten att återkalla ett meddelat typgodkännande.

Ett specialfall är den situationen att ett typgodkännande meddelats på grundval av ett felaktigt underlag. De efterföljande fordonen

stämmer då överens med den fordonstyp som godkännandet grundar sig på, men eftersom underlaget innehåller felaktiga uppgifter skulle typfordonet inte ha godkänts om det rätta förhållandet varit känt för godkännandemyndigheten vid tiden för godkännandet. Även om återkallelse då enligt bestämmelsens ordalydelse inte skulle kunna ske av godkännandet, bör återkallelse likväl kunna ske enligt allmänna förvaltningsrättsliga grunder. *Gynnande förvaltningsbeslut* (bl.a. tillstånd och tillsättningar) vinner visserligen i allmänhet negativ rättskraft. Det finns dock vissa undantag från den regeln, som innebär att även ett sådant beslut kan återkallas. Detta gäller exempelvis i den beskrivna situationen, då en sökande lämnat felaktiga uppgifter eller förtigit relevanta fakta, så att ett felaktigt beslut meddelats. – Se vidare beträffande återkallelse av gynnande förvaltningsbeslut Hellners, Nya förvaltningslagen 5:e uppl. s. 304–308 och Ragnemalm Förvaltningsprocessrättens grunder 7:e uppl. s. 87 f.

Registreringsbesiktning

6 §

Jämför 36 § första stycket FK och 17 § första stycket TTK. Ordet *undersöka* har bytts ut mot *kontrollera*, men ingen skillnad i sak är avsedd.

Notera 4 kap. 5 §, som anger att det är besiktningsorganet inom respektive bolags kontrollområde som prövar frågor om godkännande av fordon. Jämför också 34 a § FK.

Mopedbesiktning

7 §

Jämför 48 § första stycket FK. Ordet *undersöka* har bytts ut mot *kontrollera*, men ingen skillnad i sak är avsedd.

Notera att besiktning av en moped klass I sker vid en registreringsbesiktning medan besiktning av en moped klass II sker vid en mopedbesiktning.

Lämplighetsbesiktning

8 §

Jämför 69 § första stycket och 73 § första stycket FK samt 24 § första stycket och 28 § första stycket TTK. Ordet *fastställa* har bytts ut mot *kontrollera* men ingen skillnad i sak är avsedd.

Kontrollbesiktning

9 §

Jämför 74 § första stycket FK och 29 § första stycket TTK. För att förtydliga vad kontrollbesiktningen egentligen innebär har lagts till att kontrollen gäller huruvida fordonet har *försämrats i otillåten grad*. Därmed blir det tydligare att kontrollbesiktningen är en form av trafiksäkerhetsprovning och att det ställs andra krav vid denna än vid exempelvis en registreringsbesiktning.

Det bör noteras att kontrollbesiktning och flygande inspektion är *från kontrollsynpunkt* två i princip likvärdiga alternativ. Båda instituten används för att kontrollera om fordonet har försämrats i otillåten grad, även om den ena kontrollen sker i hall och den andra på väg. Kontrollbesiktningen sker dock i princip periodiskt, medan den flygande inspektionen sker slumpmässigt (se härvid även beträffande paragrafens andra stycke).

Enligt förslaget har kravet på att besiktningsorganet vid kontrollbesiktningen i förekommande fall även skall besiktiga en *taxameter* tagits bort. Taxameterkontrollen sker årligen hos en ackrediterad verkstad. Detta förfarande föreslås nu i stället regleras uteslutande i yrkestrafikförordningarna och i Vägverkets föreskrifter, VVFS; jämför 1 kap. 3 § förslaget till fordonsförordning och dess hänvisning till yrkestrafikförordningen (1998:779). Därmed åstadkoms också samma ordning som redan gäller beträffande färdskrivare. Färdskrivarkontrollen regleras i dag inte i fordonskungörelsen utan i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter med hänvisningar till bland annat förordningen (EEG) 3821/85 samt i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Färdskrivaren kontrolleras inte heller av besiktningsorganet vid kontrollbesiktningen av själva fordonet utan vid en särskild kontroll vartannat år hos en ackrediterad verkstad. Se vidare textavsnitt 15.3.5.

Andra stycket är nytt. Det är tillkommet för att stryka under att kontrollbesiktning, utöver vad som gäller enligt ett fordons ordinarie inställelsetermin, kan aktualiseras även till följd av att körförbud inträtt eller att ett föreläggande om kontrollbesiktning har utfärdats.

Flygande inspektion

10 §

Jämför 91 § FK och 32 § TTK. Flygande inspektion sker för att kontrollera fordons beskaffenhet och utrustning. Märk skillnaden mellan denna form av kontroll och den som regleras i den följande bestämmelsen om annan kontroll genom polisman och som också sker av fordons beskaffenhet och utrustning, men med det ytterligare rekvisitet att kontrollen uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt.

Möjligheten att kontrollera fordon i ett företags lokaler och i områden i anslutning till dessa är ny och behövs för att underlätta kontrollen av fordon i yrkesmässig trafik, utan att det stör företagets verksamhet mer än nödvändigt. (Definition av begreppet yrkesmässig trafik finns i 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen, 1998:490.) Kontroll skall kunna ske av fordon i ett garage eller av fordon som står uppställda utanför lokalen eller garaget eller annars på ett område som företaget disponerar för ändamålet. Det bör alltså inte krävas att företaget formellt står som ägare till den lokal eller det markområde där fordonen finns. I praktiken blir det fråga om *tillståndshavarens* lokaler eller sådana som han disponerar. Tillståndshavare kan vara en fysisk eller juridisk person. Kontroll i lokaler m.m. regleras även i andra författningar inom vägtrafikområdet, se t.ex. lagen (1982:821) om transport av farligt gods (prop. 1981/82:94, bet. 1981/82:TU35, rskr. 1981/82:412), som i 12 § anger att kontroll får ske i ”områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport”. Jämför även möjligheten att i lokaler kontrollera ett fordonets färdskrivare enligt 8 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter. Se också förordningen 1993:185.

Inspektion enligt bestämmelsen kan ske ”i trafik” eller ”i nära anslutning till trafik”. Detta inbegriper att inspektion kan ske även i terräng, jämför nuvarande bestämmelse i 32 § TTK och utformningen av den föreslagna 11 § nedan, som avser kontroll ”på väg” eller ”i nära anslutning till att fordonet använts på väg”. Vad som undantas från lagens tillämpningsområde anges i 1 kap. 1 §.

Paragrafen har i fråga om kontrollens innebörd anpassats till vad som har föreslagits i fråga om kontrollbesiktning i 9 §, bland annat att kontrollen enligt punkt 1 skall inriktas på försämringar i ”otillåten grad”. Se kommentaren till 9 § ovan. Kontrollen ”på väg” är emellertid bredare än ”i hall”. Så kontrolleras exempelvis vid behov hastighetsregulatorn vid flygande inspektion men inte vid kontrollbesiktning. Detta förhållande har föranlett en mer heltäckande skrivning i fråga om

flygande inspektion än i fråga om kontrollbesiktning, nämligen kontroll av att fordonet ”inte i övrigt avviker från det godkända utförandet”.

Beträffande tredje stycket, jämför i fråga om förordnanden för förrättningsmän och tekniker kommentaren under 1 kap. 3 §.

Annan kontroll genom polisman

11 §

Jämför 101 § första och andra styckena FK.

I bestämmelsen regleras den ”lindrigare” formen av kontroll, som får utföras på väg och i nära anslutning till att fordonet har använts på väg. Kontrollformen benämns enligt gällande bestämmelser ”övervakning genom polisman”.

Kontroll av fordons last

12 §

Denna bestämmelse är ny. Hur fordon skall vara lastade framgår av bland annat 3 kap. 78 och 80 §§ trafikförordningen (1998:1276), se textavsnitt 6.2.3. Lastkontroll kan ske såväl i samband med flygande inspektion som fristående, dvs. utan att någon inspektion företas.

Beträffande ändringar i 10 och 22 §§ polislagen (1984:387) som ett komplement till den nu aktuella bestämmelsen, se avsnitt 21.4 nedan.

Vägbesiktning m.m. av färdskrivare

13 §

Denna bestämmelse är ny. Färdskrivare är en del av ett fordon och anses därför ingå i kontrollen av fordon och därmed i lagens tillämpningsområde. Kontroll av färdskrivare ingår emellertid inte i flygande inspektion utan är en självständig kontrollform, men kan givetvis utföras i samband med sådan inspektion.

Inom ramen för kontrollen av att ”föreskrivna krav” i angivna hänseenden är uppfyllda får anses ingå kontroll av att färdskrivaren är korrekt monterad, plomberad och besiktigad samt att den används på föreskrivet sätt. Se vidare textavsnitt 6.2.4.

Vägkontroll m.m. av taxameter

14 §

Denna bestämmelse är ny. Kontroll av taxameter får, liksom av färdskrivare, anses ingå i kontrollen av ett fordons utrustning men är liksom färdskrivarkontrollen en fristående kontrollform. Närmare bestämmelser om kontrollen finns i 7 kap. yrkestrafikförordningen och i VVFS 1999:177. Se vidare textavsnitt 6.2.4 och förslaget till ändring av 7 kap. 3 a § yrkestrafikförordningen.

Beträffande ”föreskrivna krav” jämför ovan under 13 §.

Notera att kontroll av ett fordons taxameter inte får ske när taxifordonet används privat utan endast i taxitrafik eller i nära anslutning därtill samt i företags lokaler etc.

Jämför också kommentaren till 1 kap. 3 § angående förordnande för förrättningsmännen.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

1 §

Jämför 34 § FK och 15 § TTK. Ordet *bör* har bytts ut mot *skall* för att ge större eftertryck åt innehållet i paragrafen.

Stoppande av fordon

2 §

Denna bestämmelse är ny. Se textavsnitt 4.4 och 6.3.

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 §

Denna bestämmelse är ny. Se textavsnitt 4.4 och 6.3.

Provkörning

4 §

Bestämmelsen har fått en ny utformning men motsvarar 35 § första och andra styckena FK och 16 § TTK. Lydelsen har förtydligats så att det klart framgår vilka befattningshavare som avses med bestämmelsen.

Rätten att provköra fordon gäller i dag även den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604), se 35 § tredje stycket FK. Den bestämmelsen har förts över till den nya paragrafen. Möjligheten till provkörning har dock, efter påpekande från Vägverket, utökats till att omfatta även annan person som Vägverket särskilt har förordnat för provningen av ett ärende som verket handlägger, jämför hänvisningen till 3 §. Se också 13 § punkt 4 i lagen om vägtrafikregister.

5 §

Jämför 35 § första stycket FK och 16 § första stycket TTK samt i fråga om avgasrening SOU 2000:12.

Förelägganden, körförbud m.m.

6 §

Denna bestämmelse är ny och avser bland annat att översiktligt reglera de för den enskilde ingripande åtgärderna körförbud och föreläggande om kontrollbesiktning. Vägverket kan i dag godkänna ett fordon på grundval av sådana intyg som en ackrediterad verkstad efter en reparation och efterföljande provning utfärdar enligt 84 a och b §§ FK. Se den närmare regleringen av intygen i 9 kap. förslaget till fordonsförordning. Föreskrifter som avses i första stycket andra meningen kan regeringen meddela med stöd av 5 kap. 8 §.

4 kap. Besiktningsverksamheten

Behandlas i textavsnitt 6.4.2 och 6.4.3.

Besiktningsorgan

1 §

Jämför 1 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Med "besiktning" avses de besiktningsformer som närmare beskrivs i förslaget till fordonsförordning, dvs. registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning och kontrollbesiktning. "Provning" syftar här främst på den provning som sker vid nationellt typgodkännande, se 5 kap. förslaget till fordonsförordning. – Märk också förslagen i 11 kap. 14 och 16 §§.

2 §

Jämför 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Se kommentaren till 1 kap. 1 § ovan beträffande de nu verksamma besiktningsorganen.

Bilprovningens besiktningsområde omfattar enligt den nuvarande bestämmelsen under a) även kontroll av redskap för bestämning av volym eller massa. Regeln är en kvarleva från den tid då besiktningen utfördes vid s.k. riksprövplatser. Flygande inspektion, som i dag anges under b), utgör inte någon besiktningsform. Bestämmelsen har även i övrigt formulerats om för att göra den enklare och därmed öka tydligheten. "Besiktningsområde" har bytts ut mot "kontrollområden".

Angående SAQ Kontroll AB, se kommentaren till 1 kap. 1 §.

Besiktningsorganens verksamhet

3 §

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

4 §

Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (senast ändrat genom 99/52/EG) utgör ramen för kontrollbesiktningsverksamheten. Besiktningsorganens verksamhet omfattar dock flera andra besiktningsformer.

Den föreslagna bestämmelsen omfattar hela den verksamhet som ett besiktningsorgan bedriver. Föreskrivande myndigheter kan vara Arbetsmiljöverket, Naturvårdsverket, Sprängämnesinspektionen och Vägverket och bestämmelsen kan sägas beskriva vad som i det här sammanhanget åligger besiktningsorganet i förhållande till den föreskrivande myndigheten, dvs. rollfördelningen dem emellan.

Jämför 10 och 13 §§ i den numera upphävda förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll. Se vidare textavsnitt 6.4.3.

5 §

Jämför 8 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Genom bestämmelsen ges ett aktiebolag uttrycklig rätt att fatta beslut som innebär myndighetsutövning på fordonsområdet. Detta måste enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen ske med stöd av lag (jfr prop. 1975/76:209). Bestämmelsen medför inte någon materiell

skillnad gentemot vad som gäller i dag. – Jämför också förslaget till 11 kap. 14 § i fordonsförordningen.

Besiktningsorganen utgör exempel på sådana allmänna organ som handhar offentliga förvaltningsuppgifter men som är organiserade i privaträttslig form. Besiktningsorganen är därmed inte förvaltningsmyndigheter i förvaltningslagens (1986:233) mening och den lagen är då inte heller tillämplig på dem utan att det uttryckligen anges i en särskild bestämmelse. Exempel på en sådan konstruktion finns exempelvis i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst, SFS 1997:735 och 736 (prop. 1996/97:115 s. 42 f.). Vi har dock bedömt att det i fråga om besiktningsorganen och den verksamhet dessa bedriver är mest ändamålsenligt att inte låta förvaltningslagen vara tillämplig. – Se också Hellners, Nya förvaltningslagen, 5:e uppl. s 37 och 38.

Tillsyn

6 §

Jämför 5 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. I jämförelse med nuvarande bestämmelse har SWEDAC:s tillsynsansvar preciserats. Se vidare textavsnitt 6.4.3.

Det kan anmärkas att tillsynsorganet enligt lagens konstruktion inte har någon möjlighet att, om tillsynen skulle ge anledning till det, tillgripa någon form av sanktion. Vi har dock bedömt att möjligheten till riktade stickprovskontroller och påpekanden i de protokoll som upprättas efter tillsyn är tillräckliga medel för att garantera att tillsynsverksamheten skall kunna upprätthållas på en godtagbar nivå.

7 §

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

Avgifter

8 §

Jämför 7 § första stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet samt bemyndigandet i 5 kap. 8 § 5 denna lag och i 11 kap. 17 § förslaget till fordonsförordning.

5 kap. Övriga bestämmelser

Behandlas i textavsnitt 17.

Straff

Behandlas i textavsnitt 17.1.

1 §

Motsvarar 106 § 2 och 5 FK respektive 71 § 1 och 4 TTK. I stället för penningböter föreslås påföljden skärpas och i fortsättningen vara böter. Detta innebär bland annat att möjligheten för polisen att utfärda ordningsbot för sådana brott försvinner och att det då krävs strafföreläggande utfärdat av åklagare (jfr 48 kap. rättegångsbalken).

2 §

Motsvarar 113 § FK och 78 § TTK.

Paragrafen är motiverad av att straff enligt brottsbalken torde kunna aktualiseras i allvarigare fall av hindrande. Jämför 17 kap. 13 § andra stycket brottsbalken om hindrande av förrättning. Vi har dock inte funnit det nödvändigt att i denna bestämmelse ta med lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, som nämns i nuvarande kungörelser. Jämför dock 11 kap. 8 § förslaget till fordonsförordning.

Hindrande av fortsatt färd

3 §

Motsvarande bestämmelse finns i dag i 114 § FK respektive 79 § TTK.

En fråga som kan ställas är om möjligheten till hindrande av fortsatt färd behövs utöver möjligheten till körförbud. Sådant förbud kan emellertid ute i trafik meddelas endast i vissa situationer i samband med kontrollformerna flygande inspektion och annan kontroll genom polisman ("Övervakning genom polisman", 101 § FK). Det kan dock finnas andra situationer då ingripande kan behöva ske och göras av annan polisman än någon som har befogenhet att utföra de nämnda kontrollerna. Det kan också vara så att ett fordon som redan har ett körförbud används i trafik. Även då behövs möjligheten till hindrande av fortsatt färd. Vidare kan ett fordons bristfälligheter i förening med väglags-, väderleks- eller liknande förhållanden motivera att detta institut används. Sammanfattningsvis behövs denna möjlighet i ett flexibelt trafikövervakningssystem som ett komplement och alternativ till körförbud.

Vi har bedömt att en bestämmelse om hindrande av fortsatt färd är så ingripande för den enskilde att den bör placeras i lagen. Det finns andra exempel på att sådana bestämmelser har tagits in i lag, se t.ex. 6 kap. 6 § yrkestrafiklagen (1998:490) och 32 § förslaget till lag om vägtrafikregister enligt prop. 2000/01:95.

Överklagande

Behandlas i textavsnitt 17.2. Förslaget till fordonslag innehåller relativt detaljerade bestämmelser om överklagande, där det klart framgår i vilka fall respektive regel skall tillämpas. En huvudregel om överklagande till allmän förvaltningsdomstol föreslås. I vissa fall är det dock lämpligare att låta den ansvariga myndigheten på området (Vägverket) pröva överklagandet. Det tredje alternativet är ett fullföljdsförbud.

4 §

Bestämmelsen är ny och innehåller huvudregeln för överklagande enligt den föreslagna lagen. Överklagande till allmän förvaltningsdomstol kan ske bland annat i fråga om typgodkännande.

5 §

I vissa fall bör som nämnts ovan överklagande i stället ske till närmast ansvarig myndighet, dvs. Vägverket. Bestämmelsen motsvarar i stort sett vad som gäller i dag men innebär att överklagande kan ske i ett större antal fall än enligt gällande ordning, t.ex. beträffande registreringsbesiktning. Återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning kan heller inte överklagas i dag.

I stället för dagens system att prövning av ett beslut får begäras hos Vägverket används här det ordinära systemet för överklagande enligt förvaltningslagen (1986:223), dock med de av praktiska skäl betingade undantagen i andra stycket.

6 §

Bestämmelsen reglerar de fall i vilka ett förbud att överklaga gäller. Punkten 1 utgår från 3 kap. 6 §, enligt vilken bestämmelse Vägverket får meddela bland annat de förelägganden och körförbud som behövs. I praktiken utfärdar verket främst förelägganden om besiktning.

Punkten 3 omfattar andra beslut av ett besiktningsorgan m.fl. än de som nämns i 5 §. Inom denna grupp faller exempelvis de beslut om avgiftsuttag som Bilprovningen fattar i det enskilda fallet. I dag saknas särskilda bestämmelser om överklagande av sådana beslut. Det innebär

att den enskilde, om han är missnöjd med den avgift som tas ut för en besiktning, är hänvisad till att på civilrättslig väg antingen begära återbetalning eller skadestånd.

Det kan i och för sig finnas skäl att tillåta överklagande även av sådana beslut och vi har övervägt olika alternativa lösningar. Detta kräver dock ytterligare överväganden både i materiellt och redaktionellt hänseende och vi har därför valt att nu inte föreslå någon ändring av den rådande ordningen. – Jämför även Trafikregisterutredningens förslag till en särskild förordning om avgifter inom vägtrafikområdet och de där föreslagna bestämmelserna med möjlighet till överklagande av beslut om avgifter (SOU 1998:162 s. 118 f.).

Punkten 4 ansluter till den ordning som i dag beskrivs i 84 a och b §§ FK. Den innebär att den fordonsägare, som av besiktningsorganet fått ett föreläggande om ny kontrollbesiktning eller som skall åtgärda enkla brister, kan välja att i stället för att ställa in fordonet till en ny besiktning låta åtgärda bristerna och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad. Verkstaden utfärdar ett intyg som skickas till Vägverket och verket prövar om fordonet, på grundval av intyget, kan godkännas. Vägverkets prövning skall inte kunna överklagas. I 96 § FK finns beträffande flygande inspektion i dag en hänvisning till 84 a § och i 101 § en hänvisning till 96 §, varför punkten 4 tar upp även flygande inspektion.

I förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket sägs i 10 § att verksförordningens (1995:1322) bestämmelser om överklagande inte gäller för Vägverket och i 24 § att Vägverkets beslut överklagas hos regeringen, om inte något annat följer av andra föreskrifter än 22 a § förvaltningslagen (1986:223) eller en bestämmelse som särskilt hänvisar till 22 a § förvaltningslagen. Detta innebär bland annat att överklagande av normgivningsbeslut prövas av regeringen, se prop. 1997/98:101 och SFS 1998:1099.

Verkställighet

7 §

Bestämmelsen är ny. Motsvarande bestämmelse finns i annan lagstiftning på området, jämför t.ex. 7 kap. 9 § yrkestrafiklagen (1998:490).

Bemyndiganden

Behandlas i textavsnitt 17.3. Uppdelningen mellan kontroll av fordon å ena sidan och kraven på fordons beskaffenhet och utrustning å den andra är tydlig såväl i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) som i fordons- och terrängtrafikkungörelserna.

Den föreslagna fordonslagen innehåller främst bestämmelser om kontroll av fordon (kontrollformerna), medan regeringen på förordningsnivå bemyndigas att föreskriva om fordons beskaffenhet och utrustning. Det är en naturlig följd av den nya uppläggningsregleringen att de nuvarande bemyndigandena i bemyndigandelagen beträffande fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll flyttas över till fordonslagen. – Jämför t.ex. i fråga om körkort, 10 kap. 1 § körkortslagen (1998:488), och yrkestrafik, 8 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490). Se också under 8 §.

8 §

Motsvarar del av 102 § första stycket andra meningen FK och 3 § andra stycket lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Den detaljerade utformningen av paragrafen har främst valts för att svara mot de krav som Lagrådet på senare tid har ställt beträffande bestämmelser om bemyndigande. Det kan anmärkas att det i andra lagar inom området finns exempel på mer generellt utformade bemyndiganden (...i de avseenden som anges i denna lag...), se t.ex. ovan nämnda körkortslag och yrkestrafiklag. Genom bemyndigandet klargörs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter som går utöver rena verkställighetsföreskrifter.

Den närmare regleringen av hur den kontroll som lagen behandlar skall genomföras får däremot ses som verkställighetsföreskrifter, som meddelas med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen.

Punkten 4, som avser förutsättningarna för att bruka vissa fordon, syftar på de närmare bestämmelser i förslaget till fordonsförordning som anger i vilka fall ett fordon får användas trots att körförbud gäller, nämligen för färd kortaste lämpliga väg till en reparationsverkstad och till ett besiktningsorgan för besiktning (jfr lydelsen i 6 kap. 14 §, 9 kap. 18 § och 10 kap. 15 § förslaget till fordonsförordning).

Jämför beträffande punkten 5 bestämmelserna i 4 kap. 8 § ovan med kommentar samt förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket och förslaget till 11 kap. 17 § fordonsförordningen. Jämför också förslaget till lag om ändring i bemyndigandelagen (1975:88).

Beträffande andra stycket jämför försäljningsförbuden m.m. i 2 kap. 8 och 10 §§ förslaget till fordonsförordning.

21.2 Förslag till fordonsförordning

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Jämför 1 § FK och 1 § TTK.

Huvudregeln är att förordningen omfattar samtliga slag av fordon.

Förordningens tillämpningsområde är något snävare än lagens, jämför 1 kap. 1 § förslaget till fordonslag. Enligt den bestämmelsen reglerar lagen även kontroll av fordons last samt kontroll av färdskrivare och taxameter och användningen av dessa.

Det kan anmärkas att vi i våra förslag genomgående skriver ”använda” i stället för ”bruka”. Detta är en ändring i förhållande till i dag av endast redaktionell art.

2 §

Paragrafen, som är ny, avser fordon i internationell vägtrafik i Sverige, se 14 och 15 §§ förslaget till lag (0000:000) om vägtrafikregister enligt regeringens proposition 2000/01:95 och textavsnitt 7.2. För sådana fordon gäller i dag bestämmelserna i förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige. Den förordningen bygger dels på internationella konventioner, dels på överenskommelser mellan de nordiska länderna (se regeringens förordningsmotiv 1987:1).

I 8 § förordningen 1987:27 hänvisas till fordonskungörelsens bestämmelser och anges när kungörelsen är tillämplig på fordon som anses vara i internationell vägtrafik i Sverige. Förordningen innehåller särskilda bestämmelser för nordiska fordon. Enligt 13 § får ett nordiskt fordon användas i Sverige även om det inte uppfyller kraven enligt 8 §. Fordonet måste dock vara i trafikdugligt skick.

Såväl fordonslagen som fordonsförordningen avses i princip omfatta även fordon i internationell vägtrafik i Sverige. Genom den föreslagna bestämmelsen anpassas tillämpningen av fordonsförordningens bestämmelser i fråga om sådana fordon till de regler som i dag gäller enligt 8 och 13 §§ förordningen 1987:27. Bestämmelserna om kontrollbesiktning efter föreläggande av Vägverket (i dag övervakning genom Vägverket, 90 § FK) flygande inspektion och annan kontroll genom polisman (i dag övervakning genom polisman, 101 § FK) blir tillämpliga på här aktuella fordon. Vägverket får med stöd av bemyndigandena i 11 kap. meddela närmare

detaljföreskrifter om tillämpligheten av bestämmelserna i fordonsförordningen om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll.

Enligt förslaget till lag om vägtrafikregister flyttas ett antal bestämmelser över till den lagen från förordningen 1987:27. Den förordningens bestämmelser påverkas även av vårt förslag. I det fortsatta arbetet får uppmärksammas frågan om ett eventuellt upphävande av förordningen 1987:27 till följd härav.

I första stycket hänvisas också till 16 § förslaget till lag om vägtrafikregister, som avser den som har sitt egentliga hemvist i Sverige och som har förvärvat ett fordon som inte är registrerat här, dvs. den som till Sverige importerar ett fordon för att använda det här i landet – de s.k. importfallen. Ett sådant fordon får, enligt den nämnda paragrafen, under en vecka från det att fordonet fördes in i Sverige brukas här i landet med stöd av en giltig utländsk registrering. Även beträffande ett sådant fordon bör ställas kravet att det i princip skall uppfylla fordonsförordningens krav på beskaffenhet och utrustning.

3 §

Jämför 2 § FK och 2 § TTK.

Beträffande andra stycket förtjänar framhållas att såväl nuvarande system – bilregisterkungörelsen (1972:599, BRK) – som det föreslagna nya i SOU 1998:162 bygger på tanken att kraven i registrerings-sammanhang på besiktningar av olika slag anges i respektive registerförfattning. Jämför kommentaren till 6 kap. 1 §.

4 §

Denna bestämmelse saknar motsvarighet i tidigare fordonsförfattningar. Definitionen är hämtad från EG-direktivet 70/156/EEG.

Beträffande andra stycket jämför 3 § FK och 3 § TTK och förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner enligt prop. 2000/01:95. Som framgår i textavsnitt 5 föreslås dock vissa ändringar av de definitioner som finns i det aktuella lagförslaget. Det kan noteras att dagens reglering i 5 § FK och 5 § TTK om chassi har tagits in i 1 § andra stycket förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner enligt nämnda proposition och därför kan undvaras här.

5 §

Första stycket är en ny bestämmelse, men den innehåller egentligen inte någonting nytt i materiellt hänseende. Önskemål har dock förts fram, bland annat från polisen, om att få en uttrycklig bestämmelse med detta innehåll.

Det kan anmärkas att begreppet ”i bruk” är vidare än begreppet ”används” när det gäller fordon. Ett fordon som är i bruk kan användas i trafik eller rent faktiskt stå stilla.

Andra stycket motsvarar i 5 a § FK och 5 a § TTK.

6 §

Jämför 6 § FK och 6 § TTK. Se också 11 kap. 6 §.

2 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning

Behandlas i textavsnitt 7.

Grundregler

1 §

Jämför 7 § FK och 7 § TTK.

Kravet i första stycket på att ett fordon för att få användas skall vara tillförlitligt från säkerhetssynpunkt syftar bland annat på krav om asbestfrihet och frihet från brandfarliga och explosiva varor.

2 §

Jämför 8 § första och tredje styckena FK samt 8 § första och tredje styckena TTK. De olika styckena i paragraferna har fått en ny inbördes ordning. De tidigare tredje styckena uppfattas som den mest grundläggande bestämmelsen och har därför tagits upp först. Observera att *motorfordon* har bytts ut mot *motordrivet fordon*, vilket täcker in även terrängmotorfordon. I stället för ”förare, annan driftspersonal eller passagerare” används uttrycket ”den som färdas i” ett fordon. Ingen skillnad i sak är dock avsedd.

De tidigare första styckena, som innebär en precisering av den grundläggande bestämmelsen, har tagits in som ett andra stycke. Enligt fordonskungörelsen krävs att förarplatsen på motorfordon skall medge en god utsikt *över vägen*, dvs. både framåt och bakåt och åt sidorna, medan det enligt terrängtrafikkungörelsen krävs att förarplatsen på terrängmotorfordon bland annat skall medge en god utsikt *framåt* och åt sidorna. För att kunna reglera de två fordonsslagen i en bestämmelse och därmed förenkla skrivningen, har vi valt uttrycket att förarplatsen skall medge en *god uppsikt över omgivningen*. Vidare har det subjektiva uttrycket *bekväm* bytts ut mot det mera objektiva uttrycket *lämplig*. Ingen saklig skillnad mot dagens krav är dock avsedd.

3 §

Jämför 8 § andra stycket FK och 8 § andra stycket TTK. *Fordon* har bytts ut mot *motordrivet fordon*, som stämmer bättre överens med vad som avses.

4 §

Jämför 9 § FK och 9 § TTK. *Fordon* har bytts ut mot *motordrivet fordon*, se 8 §.

5 §

Bestämmelsen är ny och föreslås efter påpekande från Bilprovningen. Jämför dock 103 § FK. Beträffande begreppet ”*vägmotorfordon*”, se förslaget till ändring av 2 § lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.

EG-regler

I de följande paragraferna har tagits in vissa regler med anknytning till EG-regleringen som har ansetts vara av allmängiltig och grundläggande karaktär.

6 §

Bestämmelsens första stycke motsvarar 7 a § FK.

Andra stycket har lagts till efter påpekande från Vägverket. De uppräknade fordonen kan nämligen ha ett giltigt intyg om överensstämmelse, men bör på grund av sin särskilda konstruktion ändå inte godkännas här i landet. Jämför även kommissionens direktiv 98/14/EG av den 6 februari 1998 om anpassning av medlemsstaternas lagstiftning om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Bestämmelsen kan jämföras med den i 3 kap. 21 §, om undantag från vad som annars gäller enligt den paragrafen.

7 §

Jämför 7 b § FK.

8 §

Jämför artikel 7.3 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG), artikel 9.1 i 74/150/EEG och artikel 12 i 92/61/EEG. Detta är den enda möjligheten för Sverige att hindra användningen av fordon som har EG-typgodkänts i ett annat medlemsland utan tillämpning av några undantag eller alternativa förfaranden.

Jämför skillnaden i lydelse mellan denna paragraf och 10 § nedan, som avser ECE-typgodkännande. Detta förklaras i textavsnitt 9.2.

ECE-regler

Se kommentaren under rubriken EG-regler. Motsvarande gäller här för ECE-regleringen.

9 §

Jämför 3 § kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Kungörelsen avser så kallat ECE-typgodkännande av fordonsdetaljer. Detta regleras mer ingående i fordonsförordningens 4 kap. (textavsnitt 10), men denna grundläggande bestämmelse om fordons beskaffenhet och utrustning bör tas in i 2 kap. i anslutning till 7 och 8 §§, som avser motsvarande förhållanden för EG-typgodkända fordon, system, komponenter, och separata tekniska enheter. Bestämmelsen har ändrats endast redaktionellt.

10 §

Motsvarighet till bestämmelsen saknas i kungörelsen (1960:167). Se dock artikel 4 i den reviderade överenskommelsen. Bestämmelsen korresponderar med 8 § som avser EG-typgodkännande. Bestämmelsen är nödvändig för att en stat (Sverige) åtminstone temporärt skall kunna hindra försäljning eller användning av typgodkända fordonsdetaljer som äventyrar trafiksäkerhet eller miljö, i avvaktan på att den stat som har beviljat typgodkännandet ingriper.

I den reviderade överenskommelsen är förbudet inte tidsbegränsat, men en sådan bestämmelse finns beträffande EG-typgodkännande.

I fråga om nationellt typgodkännande (se 5 kap.) finns inte något behov av en bestämmelse med motsvarande innehåll, eftersom det i dessa fall är Sverige (Vägverket) som har meddelat godkännandet och därmed har möjlighet att ingripa genom att återkalla godkännandet.

Jämför 55 a § andra stycket sista meningen och 104 § FK.

3 kap. EG-typgodkännande

Behandlas i textavsnitt 8. Bestämmelserna i detta kapitel reglerar förfarandet för utfärdande av EG-typgodkännande i Sverige, medan

bestämmelserna i föregående kapitel om fordons beskaffenhet och utrustning, som utformats mot bakgrund av bland annat gällande EG-regler, reglerar hur ett EG-typgodkännande (eller ECE-typgodkännande, se följande kapitel) skall tillämpas i nationell lagstiftning, oberoende av om godkännandet utfärdas i Sverige eller i något annat land.

Inledande bestämmelser

1 §

Jämför artikel 2 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG) och artikel 2 i 92/61/EEG. Endast de definitioner som är mest väsentliga för förståelsen av övriga bestämmelser om typgodkännande i förordningen har tagits med. Med ”*motorfordon*” avses här detsamma som definieras som fordon i direktivet 70/156/EEG (jfr avsnitt 5.3.2). Övriga begrepp i kapitlet får tolkas mot bakgrund av direktivens innehåll.

2 §

Jämför artikel 2 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG), artikel 2 i 74/150/EEG och artikel 2.6 i 92/61/EEG. Direktiven som avses i paragrafen är både ramdirektiven och särdirektiven om typgodkännande.

3 §

Bestämmelsen avser att avgränsa vilka fordon och vilken utrustning som får EG-typgodkännas.

Ett stort antal tekniska föreskrifter i särdirektiv kan enligt direktiven ersättas med vissa ECE-reglementen, så att ett fordon som är godkänt enligt ett ECE-reglemente anses överensstämma med EG:s tekniska krav i ett visst avseende.

4 §

Jämför bilaga 2 i 92/53/EEG (delvis ändrad genom 93/81/EEG), artikel 1 i 74/150/EEG (delvis ändrad genom 97/54/EG) samt artikel 1.2 och 1.3 i 92/61/EEG.

Definitionerna har hämtats direkt från direktiven. Därvid har i vissa fall *fordon* bytts ut mot *motorfordon*. Med *motorfordon* avses detsamma som definieras som fordon i direktivet 70/156/EEG (jfr avsnitt 5.3.2). I fråga om traktor har av samma anledning *motorfordon* bytts ut mot *fordon*.

När det gäller två- och trehjuliga fordon (motorcyklar och mopeder) är de svenska definitionerna i den föreslagna lagen om vägtrafik-

definitioner till sitt innehåll helt överensstämmande med definitionerna i direktivet. Eftersom de svenska definitionerna är anpassade till svenskt språkbruk har definitionerna ersatts med en hänvisning till 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner (prop. 2000/01:95).

Godkännandemyndigheter m.m.

5 §

Jämför 55 a § första stycket första meningen FK.

6 §

Jämför 55 a § första stycket andra meningen FK. Om Vägverket så småningom tar över hela förfarandet med EG-typgodkännande blir denna paragraf onödig och kan då utgå. Ett alternativ som övervägts är att i stället reglera detta förfarande i bilavgaslagstiftningen och här endast hänvisa till aktuell författning.

Ansökan

7 §

Jämför artikel 3.1 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 98/14/EG), artikel 3 i 74/150/EEG och artikel 3 i 92/61/EEG. Kraven på vad en ansökan skall innehålla är så detaljerade att de bör regleras i myndighetsföreskrifter.

8 §

Jämför artikel 3.5 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG), artikel 3 i 74/150/EEG och artikel 3 i 92/61/EEG. I direktiven anges att ansökan inte får lämnas in till mer än en medlemsstat. Det regleras däremot inte vad som händer om en tillverkare lämnar ansökan till ytterligare ett land. Godkännandemyndigheten bör i ett sådant fall rimligen avvisa den senare ansökan.

Inledande kontroll

9 §

Jämför artikel 10.1 i 70/156/EEG samt direktivets bilaga 10 (direktivet senast ändrat genom 2000/40/EG) och artikel 4.2 i 92/61/EEG. Motsvarande bestämmelse finns även beträffande nationellt typgodkännande och ECE-typgodkännande.

Villkor för EG-typgodkännande

10 §

Jämför artikel 4.1 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG och 98/14/EG), artikel 4.1 i 74/150/EEG och artikel 4.1 i 92/61/EEG.

11 §

Beträffande första stycket jämför artikel 4.1 d i 70/156/EEG (som ändrats genom 92/53/EEG och 98/14/EG).

Beträffande andra stycket jämför artikel 4.4 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG) och artikel 7.3 i 92/61/EEG.

12 §

Jämför artikel 4.2 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG). Motsvarande bestämmelse finns inte för mopeder, motorcyklar eller traktorer. Beträffande fordon i "M-gruppen" är det i praktiken i dag endast M1-fordon som helfordonsgodkänns.

Typgodkännandeintyg

13 §

Jämför artiklarna 4.3 och 4.4 i 70/156/EEG (artiklarna ändrade genom 92/53/EEG), artikel 4.2 i 74/150/EEG och artikel 5 i 92/61/EEG.

Intyg om överensstämmelse och typgodkännandemärke

14 §

Första stycket: Jämför artikel 6.1 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG), artikel 5.2 i 74/150/EEG och artikel 7.1 i 92/61/EEG.

Andra stycket: Jämför artikel 7.2 i 92/61/EEG.

15 §

Jämför artikel 8 i 92/61/EEG. Motsvarande bestämmelse saknas i ramdirektiven för typgodkännande av motorfordon och traktorer. För dessa fordonskategorier finns emellertid krav på tillverkarskytt enligt särdirektiven (se t.ex. 76/114/EEG), varför bestämmelsen kan göras generellt tillämplig.

16 §

Jämför artikel 6.3 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG) och 7.4 i 92/61/EEG.

Det kan anmärkas att motsvarande bestämmelse saknas för traktorer.

Ändrade förhållanden

17 §

Jämför artikel 5.1 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 98/14/EG), artikel 6.1 i 74/150/EEG och artikel 9.1 i 92/61/EEG. Direktivens bestämmelser är formulerade på lite olika sätt och den föreslagna lydelsen får ses som en kompromiss. Exempelvis används begreppet ”tekniskt underlag” endast i fråga om bil. Motsvarande begrepp är i fråga om motorcykel, moped och traktor ”informationsunderlag”. Anmälan om förändringarna är dock en förutsättning för att typgodkännandemyndigheten skall kunna ta ställning till om några åtgärder behövs.

18 §

Jämför artiklarna 5.2 och 5.3 i 70/156/EEG (artiklarna ändrade genom 98/14/EG), artiklarna 6.2 och 6.3 i 74/150/EEG och artiklarna 9.2 och 9.3 i 92/61/EEG. Direktivens bestämmelser skiljer sig något åt beträffande de olika fordonskategorierna, men förslaget till ny paragraf i fordonsförordningen är en kompromiss som torde uppfylla kraven i samtliga direktiv. Bestämmelsen får kompletteras med föreskrifter.

Kontroll och återkallelse av typgodkännande

19 §

Jämför artikel 10.2 och bilaga 10 i 70/156/EEG (ändrade genom 92/53/EEG och 98/14/EG), artikel 4.2 i 74/150/EEG och artikel 4.5 i 92/61/EEG.

Godkännandemyndigheten skall alltså *se till* att kontrollen sker. Det betyder att myndigheten inte nödvändigtvis måste utföra själva kontrollerna, utan den kan låta någon annan, t.ex. en teknisk tjänst, sköta den fysiska kontrollen. Denna bestämmelse kräver, liksom ett flertal andra, kompletterande myndighetsföreskrifter.

I fordonslagen (2 kap. 4 §) finns vidare bestämmelser om tillverkarens ansvar för tillverkade produkter och som ger

godkännandemyndigheten vissa befogenheter i samband med denna kontroll.

20 §

Jämför artikel 11.2 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG), artikel 8.1 i 74/150/EEG och artikel 10.1 i 92/61/EEG. I fordonslagen (2 kap. 5 §) finns den bestämmelse som ger godkännandemyndigheten möjlighet att återkalla ett tidigare meddelat godkännande om det finns skäl för det.

Bestämmelsen tas in i förordningen eftersom den talar om EG-typgodkännande och detta begrepp inte lämpligen bör tas upp i lag med de komplicerade hänvisningar till EG-direktiv som då skulle behöva tas in i lagen. Jämför dock bemyndigandet i 5 kap. 8 § andra stycket fordonslagen.

Undantag

21 §

Jämför artikel 8 i 70/156/EEG (artikeln ändrad genom 92/53/EEG och 98/14/EG). Bestämmelsen är generellt utformad trots att det endast är kategori M1 för vilken EG-typgodkännande enligt direktivet är obligatoriskt. Direktivtexten är generellt skriven och kommer alltså att omfatta även övriga kategorier så fort dessa omfattas av obligatoriskt EG-typgodkännande.

Med *små serier* avses att antalet fordon av en typgrupp som varje år registreras, säljs eller tas i bruk i en medlemsstat inte får överstiga 500 enheter. När en medlemsstat har beviljat ett sådant tillstånd skall övriga medlemsstater inom tre månader besluta om de skall godta typgodkännandet för fordon som skall registreras inom dess territorium och i så fall för vilket antal.

Medlemsstaterna får registrera och tillåta försäljning eller första användning av en fordonstyp vars typgodkännande inte längre är giltigt. Detta gäller dock endast fordon som befann sig inom gemenskapens territorium och som var försedda med ett redan utfärdat giltigt intyg om överensstämmelse under den tid då typgodkännandet av den aktuella fordonstypen fortfarande var giltigt, men som inte hade tagits i bruk innan giltighetstiden för detta typgodkännande gick ut. Denna möjlighet begränsas till att gälla under 12 månader för avslutade fordon och 18 månader för etappvis byggda fordon vilkas avslutande konstruktionsfas fullbordades efter den dag då typgodkännandet upphörde att vara giltigt.

22 §

Jämför artikel 15.4 i 92/61/EEG. Med *små serier* avses här serier på högst 200 enheter. Offentliga arbeten är sådana som utförs av stat, kommun och landsting. Det kan exempelvis gälla vägbyggen eller hamnar.

4 kap. ECE-typgodkännande

Behandlas i textavsnitt 9. I 2 kap. fordonslagen finns de övergripande bestämmelserna om typgodkännande.

Hänvisningarna i detta avsnitt till den reviderade överenskommelsen avser Förenta nationernas ekonomiska kommissions för Europa överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (Reviderad överenskommelse av år 1958).

1 §

Jämför 1 § kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Den reviderade överenskommelsen är endast en ändring av 1958 års överenskommelse, varför den inte behöver nämnas i författningstexten. Eftersom det ännu inte finns några reglementen som gör det möjligt att få ett typgodkännande av ett helt fordon har detta utelämnats i författningstexten.

Andra stycket motsvarar 55 a § andra stycket sista meningen FK. Jämför också 104 § FK.

2 §

Jämför 1 § kungörelsen 1960:167. För att förenkla bestämmelserna har dessa delats upp i kortare paragrafer. I paragrafen anges vilken myndighet som är godkännandemyndighet (Vägverket) samt att det krävs en ansökan och vem som kan ansöka (tillverkaren).

3 §

Motsvarighet till denna bestämmelse saknas i kungörelsen 1960:167. En bestämmelse med detta innehåll finns emellertid med i den reviderade överenskommelsen (artikel 2). Likadana bestämmelser finns också beträffande både EG-typgodkännande och nationellt typgod-

kännande. Det är önskvärt att bestämmelserna för de tre olika alternativen för typgodkännande utformas så lika som möjligt.

4 §

Jämför 2 § kungörelsen 1960:167 och artikel 2 i den reviderade överenskommelsen. Kravet på att tillståndshavaren skall bo i riket eller här i riket ha ett ombud har tagits bort. Ett sådant krav torde strida mot gemenskapsreglerna. Det finns inte heller någon bestämmelse med detta innehåll i den reviderade överenskommelsen.

5 §

Jämför 2 § tredje stycket kungörelsen 1960:167 och artikel 4 i den reviderade överenskommelsen. Den föreslagna paragrafen är betydligt mer utförlig än den bestämmelse som finns i kungörelsen. Den föreslagna lydelsen stämmer bättre med lydelsen i den reviderade överenskommelsen och korresponderar med bestämmelserna om EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande. Paragrafen kan sägas innebära ett skydd för tillverkaren att undvika återkallelse. Möjligheten till återkallelse av typgodkännandet regleras i fordonslagen (2 kap. 5 §).

6 §

Jämför 5 § kungörelsen 1960:167.

5 kap. Nationellt typgodkännande

Inledande bestämmelser

Behandlas i textavsnitt 10.

1 §

Jämför 55 § första stycket FK och 19 § TTK. Bestämmelsen är dock anpassad till det nya begreppet nationellt typgodkännande (se textavsnitt 10.3).

EG-typgodkännande är obligatoriskt för att fordon av kategori M1, som har en inre förbränningsmotor, skall få registreras och tas i bruk. Detsamma gäller mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar. Kravet på EG-typgodkännande regleras för närvarande dels i 14 § BRK, som inte tillåter registrering av personbilar med mindre det finns ett intyg om överensstämmelse, dels i 55 § första stycket FK som utesluter typbesiktning (nationellt typgodkännande) i fråga om mopeder och motorcyklar.

Den nu aktuella bestämmelsen utesluter inte nationellt typgodkännande även om det krävs ett EG-typgodkännande för registrering och ibruktagande. Detta bör, på motsvarande sätt som görs i dag i bilregisterkungörelsen beträffande personbil, regleras i den kommande förordningen om vägtrafikregister som en förutsättning för registrering. Däremot utesluts moped klass II från nationellt typgodkännande eftersom sådana mopeder inte är registreringspliktiga och således inte omfattas av den regleringen.

Bestämmelsen möjliggör nationellt typgodkännande för tillfällig registrering på grunder motsvarande de som i dag gäller för införande i exportvagnsförteckning.

2 §

Detta är en ny bestämmelse som reglerar vilken myndighet som kan meddela nationella typgodkännanden. Dessutom anges att det krävs en ansökan innan typgodkännandet meddelas samt vem som kan göra en sådan ansökan. Begreppet tillverkare definieras i 1 kap. 4 §.

3 §

Bestämmelsen är ny men bygger på 57 § FK. Den paragrafen gäller tillstånd till typbesiktning, medan den föreslagna paragrafen avser beslut om nationellt typgodkännande. De uppgifter som skall finnas i respektive beslut är dock desamma.

Inledande kontroll

4 §

Ny paragraf om inledande kontroll. Den ersätter bland annat kravet på tillstånd till typbesiktning och har en motsvarighet i kapitlet om EG-typgodkännande, 3 kap. 9 §. Bestämmelsen innebär en viss skärpning mot vad som gäller i dag för att om möjligt uppnå en bättre sådan kontroll. Bestämmelsen bygger på artikel 10.1 och bilaga 10 till 70/156/EEG med ändringar.

Provning

5 §

Jämför 55 § sista stycket och 58 § FK. Bestämmelserna har skrivits samman och formulerats om men innehållet är detsamma. I stället för ”typbesiktning” har valts begreppet ”provning” för att markera att det inte är fråga om en besiktningensform utan en godkännandeform.

6 §

Jämför 55 § första stycket FK samt 19 § TTK. Eftersom EG-typgodkännande numera är obligatoriskt för bland annat mopeder och motorcyklar behöver inte någon uppdelning göras i olika fordonskategorier när det gäller att beskriva vad som skall ske vid provningen. Liksom för övriga kontrollformer används ordet kontrollera i stället för undersöka, för att skapa en enhetlig terminologi. Någon saklig skillnad är dock inte avsedd.

7 §

Jämför 55 § andra och tredje styckena FK. Bestämmelsen har delats upp i punkter för att göra den mer överskådlig. Varje enskild fordonstyp behöver endast uppfylla de krav som enligt de angivna förordningarna gäller för respektive fordonskategori som den tillhör.

Inskränkningarna vad gäller kravet på att visa asbestfrihet till tyngre fordon motiveras främst av att det i de lätta fordon som nämns i paragrafen i princip inte längre förekommer asbest. Det kan vidare noteras att vissa lätta fordon av samma typ kan vara registrerade antingen som personbil eller som lätt lastbil. Om dessa fordon inte skulle undantas från förfarandet med intyg om asbestfrihet skulle registreringen kunna bli ett sätt att "gå runt" intygskravet.

För terrängskotrar gäller krav om s.k. CE-märkning (se Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner, dvs. maskindirektivet med ändring genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/79/EG). Ett krav om att visa asbestfrihet utöver de krav som gäller enligt de nämnda bestämmelserna torde stå i strid mot EG-regleringen enligt maskindirektivet för terrängskotrar.

Typintyg

8 §

Jämför 62 § FK, 21 § TTK och Trafiksäkerhetsverkets (TSV:s) typbesiktningshandbok, avsnitt 11.9. Handboken tillämpas fortfarande i vissa delar.

Det nuvarande kravet på tillstånd till typbesiktning har i första stycket ersatts med ett krav på innehav av ett nationellt typgodkännande.

Andra stycket punkten 1 innehåller inget nytt i förhållande till vad som gäller i dag.

Punkten 2 är hämtad från TSV:s handbok. Eftersom bestämmelsen anses viktig och fortfarande tillämpas, är det rimligt att den

författningsregleras på ett tydligt sätt. I texten talas om vad som kan hända efter det att ett nationellt typgodkännande har meddelats. För fordon som godkänts vid typbesiktning före ikraftträdandet av de föreslagna bestämmelserna om nationellt typgodkännande är datum för genomförd typbesiktning avgörande (jfr övergångsbestämmelserna punkten 4).

Kontroll och återkallelse av typgodkännande m.m.

9 §

Bestämmelsen är ny och ersätter tillsammans med 10 § nedan 61 § FK och 20 § TTK. En motsvarande bestämmelse avseende EG-typgodkännande finns i 3 kap. 19 §, som i sin tur bygger på artikel 10.2 i direktivet 70/156/EEG (i lydelse enligt direktivet 92/53/EEG). Om möjligt bör likalydande bestämmelser finnas för de olika formerna av typgodkännande bland annat av den anledningen att godkännandemyndigheten då i stor utsträckning kan tillämpa ett likartat förfarande.

10 §

Bestämmelsen ersätter 61 § FK och 20 § TTK, jämför under 9 §. En motsvarande bestämmelse finns i 3 kap. 20 § avseende EG-typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, som i sin tur bygger på artikel 11.2 i direktivet 70/156/EEG (lydelse enligt direktivet 92/53/EEG), artikel 8.1 i direktivet 74/150/EEG och artikel 10.1 i direktivet 92/61/EEG.

6 kap. Registreringsbesiktning

Behandlas i textavsnitt 11.

Grundläggande bestämmelser

1 §

Registreringsbesiktning regleras i dag i 36–47 §§ FK. Den föreslagna paragrafen talar om syftet med denna besiktningsform som, liksom de följande formerna, är kopplade till de krav om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs. Registreringsbesiktningen avser enstaka fordon, vilket innebär att fordon för vilka typintyg eller intyg om överensstämmelse har utfärdats inte omfattas (jfr 63 § FK). Det förutsätts att registreringsbestämmelserna anpassas till fordonsbestämmelserna och att Vägverket, om det behövs, meddelar närmare

föreskrifter om registreringsbesiktningens tillämpningsområde. Jämför 1 kap. 3 § andra stycket och kommentaren till den bestämmelsen. – Såsom framgår av textavsnitt 11.3.5 föreslås att även militära fordon som går över till civilt bruk skall registreringsbesiktigas. Eventuella författningsändringar som föranleds härav i t.ex. registreringsbestämmelserna får övervägas under beredningen.

2 §

Jämför 37 § första stycket FK. Enligt huvudregeln skall ett fordon vara registrerat för att få registreringsbesiktigas. I paragrafen görs undantag för sådana fordon som avses i 6 kap. 5 § förordningen om vägtrafikregister.

Beträffande militära fordon märks att de är registrerade i det militära fordonsregistret och inte i vägtrafikregistret. Därmed anses de inte som ”registrerade fordon” enligt definitionen av sådana fordon i förslaget till förordning om vägtrafikdefinitioner (SOU 1998:162). Även här krävs en anpassning, om militära fordon skall registreringsbesiktigas vid övergång till civilt bruk.

3 §

Denna bestämmelse har av Trafikregisterutredningen föreslagits tas in i fordonskungörelsen som en ny 36 a § (se SOU 1998:162 s. 148).

Bestämmelsen avser ett ej registrerat fordon.

4 §

Bestämmelsen är ny och har lagts till efter påpekande från Vägverket. Den är avsedd att omfatta förfarandet när ett tidsbegränsat undantag från gällande föreskrifter om utrustningskrav har meddelats. Utrustningen skall efter tidsfristens utgång bytas mot den föreskrivna, men det saknas i dag möjlighet för Vägverket att ”tvinga in” fordonet till en registreringsbesiktning, trots att detta är en naturlig följd av att dispensen går ut. Jämför 9 kap. 17 §.

Besiktningens omfattning

5 §

Jämför 43 § FK.

6 §

Jämför 36 § första stycket FK. Huvuddelen av den paragrafen har tagits in i 2 kap. 6 § den föreslagna fordonslagen.

7 §

Jämför 36 § femte och sjätte styckena FK.

Vissa villkor m.m. för godkännande vid besiktningen

8 §

Jämför 36 § andra–fjärde styckena FK. Se även textavsnitt 7.3.5 om vissa kontroller i samband med besiktning och kommentaren till 5 kap. 7 § ovan beträffande ändrade krav på fordonsägare att förete intyg om asbestfrihet.

9 §

Jämför 39 § FK.

Besiktning av ett ändrat fordon

Under denna rubrik har samlats de bestämmelser som särskilt avser ändrade fordon. Det förtjänar dock nämnas att även de föregående bestämmelserna i förekommande fall tillämpas på sådana fordon.

10 §

Jämför 38 § FK. I den föreslagna bestämmelsen har fordon med intyg om överensstämmelse, dvs. EG-typgodkända fordon, tagits med. Även sådana fordon skall alltså registreringsbesiktigas om de har ändrats.

I 38 § tredje stycket FK nämns även traktorer, som ändrats från fotogendrift till bensindrift. Den bestämmelsen anses numera sakna praktisk betydelse och har därför mönstrats ut.

11 §

Jämför 42 § FK. Bestämmelsen har ändrats redaktionellt så att den numera innehåller en hänvisning till 10 § i stället för en uppräkningslista av de fall som avses. Genom hänvisningen framgår det att bestämmelsen gäller även EG-typgodkända fordon, vilket inte kan utläsas av dagens lydelse.

12 §

Motsvarar 45 § FK, som hänvisar till 83 § FK. Jämför också 9 kap. 13 §.

13 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i fordonskungörelsen. Den har kommit till som en följd av att registreringsbesiktningen föreslås skiljas från kontrollbesiktningen.

Bestämmelsen reglerar den situationen att ett fordon som är taget i bruk underkänns vid en registreringsbesiktning. Besiktningsorganet skall då förelägga fordonsägaren att inom en månad ställa in fordonet till en ny registreringsbesiktning. Om föreläggandet inte följs inträder körförbud för fordonet. Vägverket kan föreskriva att inställetiden skall förkortas när ett fordon har underkänts vid besiktning flera gånger *utan att däremellan* ha godkänts.

Om ett fordon som inte är taget i bruk underkänns vid registreringsbesiktningen räcker det att det i protokollet anges att en ny besiktning krävs. Detta bör regleras närmare i myndighetsföreskrifter.

14 §

Bestämmelsen är ny och utformad utifrån 9 kap. 18 §, som gäller kontrollbesiktning. Jämför också 10 kap. 15 § som avser flygande inspektion och annan kontroll genom polisman.

Det bör noteras att provkörning i omedelbart samband med reparation inte tillåts enligt bestämmelsen. Anledningen till detta är bland annat påpekanden från polisen om att det skälet ofta anförs när fordon stoppas och att det då är svårt för polisen att bevisa att bestämmelsen missbrukas. Från Bilprovningen har också pekats på att det för de fordonstyper där körförbud i praktiken meddelas inte behövs någon provkörning. Jämför också kommentaren till nämnda 9 kap. 18 §.

15 §

Jämför 45 och 88 §§ FK och 9 kap. 19 §.

7 kap. Mopedbesiktning

Behandlas i textavsnitt 12.

1 §

Jämför 49 § FK.

2 §

Bestämmelsen är ny och motsvarar inledande paragrafer i övriga kapitel.

3 §

Jämför 50 § FK. Den sista meningen är ny och saknar motsvarighet i dagens författningar. I praktiken har den bestämmelsen emellertid tillämpats även beträffande EG-typgodkända mopeder, varför tillägget kan ses som ett förtydligande av vad som redan gäller. Jämför även 6 kap. 10 §.

4 §

Jämför 51 § FK.

5 §

Jämför 52 § FK och den föreslagna 6 kap. 9 §.

6 §

Jämför 53 § första stycket första meningen FK. Resterande del av den paragrafen förutsätts tas in i Vägverkets föreskrifter.

8 kap. Lämplighetsbesiktning

Behandlas i textavsnitt 14.

1 §

Jämför 70 § första stycket FK och 25 § första stycket TTK.

Kravet i 25 § första stycket 2 TTK på lämplighetsbesiktning för att ett terrängmotorfordon skall få användas i uthyrningsrörelse har mönstrats ut. Enligt vad Vägverket upplyst förekommer inte längre någon särskild kontroll med avseende på lämpligheten i det avseendet.

2 §

Jämför 70 § andra stycket FK.

3 §

Bestämmelsen är ny och motsvarar inledande paragrafer i övriga kapitel (jfr t.ex. 7 kap. 2 §).

4 §

Jämför 73 § första stycket FK och 28 § första stycket TTK.

5 §

Jämför 71 § andra stycket FK och 26 § andra stycket TTK. Denna bestämmelse tillämpas bland annat för oregistrerade traktorsläp som godkänns för personbefordran. En traktor med en skattevikt av högst

2 ton anses som en jordbrukstraktor. En släpvagn som dras av en sådan traktor är inte registreringspliktig. Jämför 8 § BRK samt 20–22 §§ fordonsskattelagen (1988:327).

Det kan anmärkas att uppgiften om en godkänd lämplighetsbesiktning bör föras in i vägtrafikregistret (bilregistret). En bestämmelse om detta kan behöva komplettera den föreslagna förordningen om vägtrafikregister (se SOU 1998:162) eller Vägverkets föreskrifter i samma ämne.

Beträffande förslaget att det hittills använda lämplighetsbeviset kan undvaras i andra fall än de som avses i paragrafen, se textavsnitt 14.2.

6 §

Jämför 72 § första stycket FK och 27 § första stycket TTK. Skyldigheten att medföra lämplighetsbevis föreslås inskränkt i förhållande till vad som gäller i dag, se textavsnitt 14.2.

9 kap. Kontrollbesiktning

Besiktningsskyldiga fordon och besiktningintervaller

Behandlas i textavsnitt 15. Observera att samtliga hänvisningar till utförda registreringsbesiktningar har tagits bort till följd av att registreringsbesiktningen inte längre innefattar någon kontrollbesiktning (se textavsnitt 11.3.1).

Märk att den grundläggande bestämmelsen, som talar om syftet med kontrollbesiktning, har tagits in i den föreslagna fordonslagen (2 kap. 9 §).

1 §

Jämför 74 § andra stycket FK och 29 § andra stycket TTK.

Systemet med årlig kontrollbesiktning av fordon från och med 1951 års modell har behållits som huvudprincip. I de följande paragraferna regleras besiktningintervallerna för olika fordon, antingen med ettårs- eller tvåårsintervaller.

För vissa fordon föreslås, till skillnad från vad som gäller i dag, en viss skärpning genom krav på årlig periodisk kontrollbesiktning oavsett ålder. Det är då fråga om fordon som används på ett särskilt sätt, t.ex. vid utryckning, övningskörning eller yrkesmässig trafik. Dessa fordon tas upp i 8 §, se vidare kommentaren till den bestämmelsen. Vidare föreslås att *registrerade bussar* – oavsett ålder, vikt och användning – alltid skall ställas in till årlig kontrollbesiktning. Skälen för denna skärpning i förhållande till nuvarande bestämmelser är helt

trafiksäkerhetsmässiga – användningen är så ”publik” att årsmodellen inte bör styra besiktningsskravet. Genom att kravet omfattar samtliga bussar fångas in såväl de som används i yrkesmässig trafik som de som används i föreningsverksamhet och liknande.

För terrängfordonen behålls dagens system med besiktning utan hänsyn till ålder. Jämför i detta sammanhang punkt 6 i övergångsbestämmelserna.

2 §

Bestämmelsen motsvarar 78 § FK.

3 §

Bestämmelsen motsvarar 77 § 1 FK och reglerar besiktningsskravet för personbilar samt lätta lastbilar och bussar.

Den nuvarande passusen ”om inte inställesemånaden infaller inom sex månader från den månad fordonet godkänts vid en fullständig registreringsbesiktning” har tagits bort, eftersom kontrollbesiktning och registreringsbesiktning har skilts åt. Jämför övergångsbestämmelserna, punkt 5.

4 §

Jämför 77 § 2 FK. I bestämmelsen regleras det årliga besiktningsskravet för tunga lastbilar, bussar och släpvagnar.

5 §

Jämför 77 § 3 FK. I bestämmelsen regleras besiktningsskravet för lätta släpvagnar och för motorcyklar.

6 §

Jämför 77 § 4 FK. Den gällande bestämmelsens rekommendation om att kontrollbesiktning av motorredskap klass I bör ske i samband med annan obligatorisk kontroll har mönstrats ut, eftersom den numera saknar praktisk betydelse.

7 §

Jämför 77 a § FK. Bestämmelsen mildrar besiktningsskravet för vissa fordon, som enligt årsmodellbeteckningen är trettio år eller äldre.

8 §

Jämför 75 § FK. Bestämmelsen reglerar kravet på årlig periodisk kontrollbesiktning för vissa fordon oavsett ålder. Det är fråga om fordon som används på ett särskilt sätt, *s.k. kvalificerad användning*

(jfr under 1 §) och där kravet på årlig besiktning gör sig särskilt starkt gällande.

I punkterna 2 och 3 har motorfordon bytts ut mot det nya begreppet vägmotorfordon.

De tidigare punkterna 4 och 5 i 75 § FK motsvaras av punkten 4 i förslaget.

Punkten 5 (den tidigare punkten 6) omfattar inte "fordon som används uteslutande av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka och är försett med beteckning därom". Förändringen medför att en samordning kan ske beträffande inställelsen för sådana bilar och släp till dem.

Punkten 6 motsvarar den tidigare punkten 7 i 75 § FK.

I punkten 7 (den tidigare punkten 8) har tillägget rörande användning i en uthyrningsrörelse tagits bort. Detta innebär inte någon ändring i sak.

I punkten 8 (den tidigare punkten 9) tas upp alla lätta bussar (totalvikt av högst 3,5 ton). Jämför punkten 4, som innefattar bland annat lätta bussar som används i yrkesmässig trafik för personbefordran. Den kategori fordon som avses i punkten 8, dvs. lätta bussar, kan användas i förvärvssyfte även om det inte är fråga om yrkesmässig trafik och det strängare besiktningsskravet är därför motiverat. Med yrkesmässig trafik avses när vissa fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods, jämför 1 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490).

Andra stycket avser att fånga in de fordon för vilka användningssättet ändras till att bli "kvalificerat". Om ett fordon exempelvis som nytt har tagits i bruk som en vanlig personbil (3 §) och det har gått två år sedan den första gången togs i bruk och användningssättet ändras, bör det krävs en omedelbar kontrollbesiktning enligt 8 § i samband med förändringen. Ett sådant fordon skall besiktigas med ett års intervaller och detta bör vara uppfyllt innan det får användas som t.ex. en övningsbil i trafikskola.

Jämför också 12 § BRK.

9 §

Jämför 30 § TTK. För fordon som omfattas av denna bestämmelse finns inte någon viktgräns motsvarande den i 8 §.

Utgångspunkten för tidsfristen är den dag då fordonet togs i bruk. Detta medför i praktiken inte någon större förändring jämfört med vad som gäller i dag. Märk dock att kravet i 25 § TTK på lämplighetsbesiktning för uthyrningsfordon tas bort, se 8 kap. 1 §.

Bestämmelsens utformning medför att ett nytt fordon får användas under ett år innan besiktning skall ske, medan äldre fordon måste kontrollbesiktigas så snart de avses att användas på angivet sätt.

Notera att det beträffande andra terrängfordon än de i paragrafen nämnda inte finns något krav på kontrollbesiktning.

Godkännande

10 §

Jämför 82 § FK.

I den föreslagna bestämmelsen har kravet på kontroll av taxameter mönstrats ut. Jämför 2 kap. 9 § förslaget till fordonslag och kommentaren till den paragrafen samt textavsnitt 15.3.5.

Beträffande första stycket punkt b med hänvisning till bilavgasförordningen (1991:1481) bör märkas att ny avgaslagstiftning förbereds (SOU 2000:12).

Beträffande andra stycket och uttrycket ”brister som endast är av ringa betydelse” jämför 2 kap. 9 § förslaget till fordonslag, som anger att kontrollbesiktning sker för att kontrollera att fordonet inte har försämrats *i otillåten grad* i fråga om föreskriven beskaffenhet och utrustning.

Kontrollbesiktning efter föreläggande av Vägverket

11 §

Jämför 90 § FK och 31 § TTK. Sista meningen i de nuvarande paragraferna har tagits bort.

Ett praktiskt exempel på tillämpningen av bestämmelsen är att ett annat nordiskt land rapporterar att ett svenskt fordon vid en flygande besiktning i det andra landet har uppvisat brister. Det förekommer också att Vägverket förelägger fordonsägaren att låta besiktiga fordonet efter det att ett av polisen meddelat körförbud har överklagats till verket.

Körförbud samt förelägganden i övrigt

12 §

Jämför 85 § FK. Sista meningen i den paragrafens första stycke har slopats här eftersom detta framgår av 18 §.

13 §

Jämför 83 § första stycket FK och motsvarande bestämmelse avseende registreringsbesiktning, 6 kap. 12 §.

14 §

Jämför 84 § första stycket och 84 a § FK. De två nämnda bestämmelserna i fordonskungörelsen har arbetats samman. Av bestämmelsens utformning framgår numera att ett föreläggande i vissa fall även kan avse alternativet provning vid en ackrediterad verkstad. Tidigare har detta alternativ funnits utan att det har angetts i beslutet om föreläggande (se textavsnitt 15.3.4).

Lydelsen har också förtydligats så att det klart framgår att det för tillämpning av alternativet provning vid verkstad gäller att samma ackrediterade verkstad både skall *reparera och prova* fordonet. Detta framgår i dag endast av Vägverkets föreskrifter.

Bestämmelsen i 84 a § första stycket andra meningen FK har lyfts ur paragrafen och återfinns i 18 §.

15 §

Jämför 84 b § FK. Den nya bestämmelsen omfattar dock, till skillnad från den gamla, endast fall då något föreläggande inte har meddelats. Detta är en följd av den nya dispositionen av författningstexten.

En provning enligt 15 § är helt frivillig i den meningen att det inte finns något föreläggande. Avsikten är endast att få bort uppgifterna om de enkla bristerna från registret.

Om intyget av något skäl skulle underkännas medför det endast att de enkla bristerna står kvar i registret – precis som om fordonsägaren inte hade gjort någonting. Eftersom något föreläggande om besiktning inte har utfärdats kan effekten inte bli att körförbud inträder.

16 §

Bestämmelsen motsvarar 84 a § första stycket sista meningen och 84 b § sista meningen FK.

Denna och de närmast föregående paragraferna har formulerats så att gången i själva förfarandet framgår, nämligen att den ackrediterade verkstaden reparerar och provar fordonet och utfärdar ett intyg om detta. Intyget sänds till Vägverket som prövar om intyget kan godtas och fordonet därmed godkännas.

17 §

Jämför 87 § FK. Bestämmelsen har ändrats så att den inte längre avser flygande inspektion. Särskilda bestämmelser för sådan inspektion finns i 10 kap.

Om körförbud har inträtt automatiskt därför att ett fordon inte har ställts in till registreringsbesiktning efter föreläggande, är det naturligt att ett sådant körförbud hävs endast om en registreringsbesiktning sker. En ny kontrollbesiktning skulle endast leda fram till ett nytt föreläggande om registreringsbesiktning.

18 §

Jämför 83 § andra stycket, 84 § andra stycket och 84 a § första stycket andra meningen FK samt 6 kap. 14 § och 10 kap. 15 §. I bestämmelsen anges vad som generellt gäller för användandet av ett fordon som är belagt med körförbud. Både automatiskt inträdande körförbud och sådana som meddelats omfattas av bestämmelsen.

Enligt 83 § andra stycket FK (körförbud meddelat för ett fordon som är så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten) får ett fordon i dag trots körförbud användas vid *provkörning* i omedelbart samband med reparation och för färd kortaste lämpliga väg *från* en plats där reparation har utförts *till* ett besiktningsorgan för besiktning. Vid ett sådant körförbud får också en släpvagn som är olastad dras *till* en reparationsverkstad med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om körförbudet beror på bristfällighet i bromssystemet.

Enligt 84 § andra stycket FK (körförbud meddelat för ett fordon sedan ett föreläggande att avhjälpa brister inte har följts) får ett fordon i dag trots körförbud användas, förutom för de körningar som avses i 83 § andra stycket, också för färd kortaste lämpliga väg *till* en reparationsverkstad för reparation.

Enligt den nu aktuella paragrafen föreslås, efter påpekande från polisen och Bilprovningen, att rätten att trots körförbud använda fordonet tas bort när det gäller *provkörning i samband med reparation*.

Den rätt som i dag finns enligt 83 § andra stycket FK att trots körförbud för färd kortaste lämpliga väg *till* en reparationsverkstad för reparation använda en släpvagn som är olastad och för vilken körförbudet beror på bristfällighet i bromssystemet har förts över till den nya bestämmelsen. Genom denna framgår att körning till reparationsverkstad alltid får ske vid andra körförbud än sådana som har meddelats enligt 13 § samt att en olastad släpvagn också får köras dit under förutsättning *dels* att körförbudet beror på bristfällighet i bromssystemet, *dels* att den körs i högst 30 kilometer i timmen.

19 §

Jämför 88 § FK och 6 kap. 17 §.

Övriga bestämmelser

20 §

Jämför 80 § FK.

Eftersom besiktningsorganen numera har tillgång till all nödvändig information genom sina datorsystem finns det inte längre någon anledning att ställa krav på den som ställer in ett fordon till besiktning att visa upp de handlingar som avses i bestämmelsen. Vid alternativet att fordonet ställs in till en ackrediterad verkstad för reparation och provning blir emellertid förhållandet ett annat. Verkstäderna har ingen tillgång till den nödvändiga informationen, varför kravet på uppvisande av vissa handlingar måste finnas kvar i dessa fall. Även för de fall då något föreläggande inte har meddelats men fordonet ställs in hos en verkstad (15 §) behöver verkstaden givetvis information om påtalade brister. Vägverket får meddela närmare föreskrifter i detta avseende.

21 §

Jämför 81 § FK. I bestämmelsen regleras den efterkontroll genom en s.k. begränsad kontrollbesiktning som får ske inom två månader från en fullständig kontrollbesiktning.

Kravet på att protokollet från den senaste besiktningen skall visas upp har slopats, eftersom besiktningsorganen numera har tillgång till den informationen via sina datorsystem, se ovan under 20 §.

10 kap. Flygande inspektion m.m.

Flygande inspektion

Behandlas i textavsnitt 16.

2 §

Jämför 92 § FK. I denna och de närmast följande paragraferna beskrivs de olika typer av brister som ett fordon kan ha och vilka olika följder detta får för förfarandet. De brister av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt som avses i denna paragraf kan sägas innebära att fordonet inte har försämrats i otillåten grad, jämför 2 kap. 10 § förslaget till fordonslag.

3 §

Jämför 93 § första stycket FK och den föreslagna 15 § nedan.

4 §

Jämför 93 § andra stycket FK, som här har delats upp på två paragrafer för att göra författningstexten mer lättläst. Bestämmelsen om att Vägverket föreskriver när brister skall anses vara enkla har inte tagits med här, utan ingår i övriga bemyndiganden för Vägverket och andra myndigheter, se 11 kap. 10 och 11 §§.

5 §

Jämför 93 § andra och tredje styckena FK och 15 § nedan. Det är förrättningsmannen som avgör vilken av de tre alternativa åtgärderna som fordonsägaren skall föreläggas att vidta. Enligt alternativ 2 får fordonsägaren i sin tur välja mellan två alternativ till åtgärd.

Beträffande tredje stycket jämför 96 § första stycket sista meningen FK och hänvisningen till 84 a § FK när det gäller intyg och den provning som Vägverket gör.

6 §

Jämför 87 § FK, som är intagen under avsnittet om kontrollbesiktning (6 kap. 9 §). Enligt bestämmelsens lydelse gäller den dock även vid flygande inspektion. För att förtydliga vad som gäller har vi valt att lägga in en särskild bestämmelse med samma innehåll här i kapitlet om flygande inspektion.

Om körförbud har inträtt automatiskt därför att ett fordon inte har ställts in till registreringsbesiktning efter föreläggande om det, är det naturligt att ett sådant körförbud hävs endast om en registreringsbesiktning sker. En ny kontrollbesiktning skulle ju endast leda fram till ett nytt föreläggande om registreringsbesiktning (jfr kommentaren till 9 kap. 17 § ovan).

7 §

Paragrafen, som är ny, omfattar s.k. nyttofordon enligt direktivet 2000/30/EG om *vägkontroller*. Med *nyttfordon* avses enligt artikel 2 a) de motorfordon och tillhörande släpfordon som definieras i fordonskategorierna 1, 2 och 3 i bilaga I till direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet. Dessa kategorier är

1. motorfordon för persontransport med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen,

2. motorfordon för godstransport och med en tillåten maximimassa över 3 500 kg, och

3. släp- och påhängsvagnar med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.

Om ett sådant fordon stoppas för en flygande inspektion skall en ny inspektion inte göras, om fordonet har genomgått en fullständig kontrollbesiktning eller en flygande inspektion under de senaste tre månaderna, såvida inte fordonet är uppenbart bristfälligt (se artikel 4.3 tredje stycket i nämnda direktiv). Bestämmelsen syftar alltså till att undvika att ett nyttofordon kontrolleras med alltför täta intervaller.

Jämför 2 kap. 10 § i den föreslagna fordonslagen, som säger att flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik får ske även i ett företags (tillståndshavarens) lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Den här föreslagna bestämmelsen täcker även det fall att en flygande inspektion har genomförts i ett företags lokaler inom den angivna tremånadersperioden. Fordonet skall då kontrolleras på nytt endast om det är uppenbart bristfälligt eller det är fråga om enkla brister.

8 §

Jämför 95 § FK och motsvarande bestämmelser beträffande registrerings- och kontrollbesiktning, 6 kap. 15 § respektive 9 kap. 19 §.

9 §

Bestämmelsen är ny och motsvarar 9 kap. 20 § som rör kontrollbesiktning. Den har lagts till i stället för en hänvisning till den paragrafen.

10 §

Jämför 96 § andra stycket FK. Beträffande det föreslagna vägtrafikregistret se SOU 1998:162.

Annan kontroll genom polisman

11–14 §§

Jämför 101 § FK, övervakning genom polisman.

Bestämmelserna i 11 § är en precisering av fordonslagens bestämmelser angående tillämpningsområdet för den kontroll som avses här.

Gemensam bestämmelse om körförbud

15 §

Bestämmelsen är ny. Jämför motsvarande bestämmelser för registreringsbesiktning och kontrollbesiktning, 6 kap. 14 § respektive 9 kap. 18 § och kommentarerna till dessa bestämmelser.

11 kap. Övriga bestämmelser

Straff

Behandlas i textavsnitt 17.1.

1 §

Motsvarar 105 § första och andra st FK, 70 § TTK.

Oriktig uppgift kan förekomma exempelvis i ett intyg om asbestfrihet, som skall företas vid provning för nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning, se 5 kap. 7 § och 6 kap. 8 §.

Beträffande punkten 3 och märkning enligt 4 kap. 4 §, se 6 § kungörelsen 1960:167.

2 §

Se 105 § FK.

3 §

Se 106 § 1 och 4 FK samt 71 § 3 TTK. Jämför också kommentaren till 6 kap. 4 §.

4 §

Beträffande första stycket se 107 § FK och 72 § TTK. Det kan noteras att punkten 1 omfattar även körningar med en olastad släpvagn i strid mot bestämmelserna i 6 kap. 14 §, 9 kap. 18 § och 10 kap. 15 §.

Beträffande andra stycket se 108 § FK respektive 73 § TTK.

Beträffande tredje stycket jämför t.ex. 14 kap. 11 § andra stycket trafikförordningen.

5 §

Motsvarar 111 § FK och 77 § TTK.

6 §

Motsvarar 109 § FK och 74 § TTK. Jämför också 14 kap. 11 och 12 §§ trafikförordningen.

7 §

Motsvarar 112 § FK och 76 § TTK. Jämför också t.ex. 14 kap. 13 § trafikförordningen och 31 § i förslaget till lag om vägtrafikregister, m.m. enligt prop. 2000/01:95).

8 §

Motsvarar 113 § FK respektive 78 § TTK. Jämför 5 kap. 2 § förslaget till fordonslag.

Bemyndiganden m.m.

10 §

Se 102 § FK.

Jämför beträffande föreskriftsrätten t.ex. 2 kap. 1 § och dess hänvisning till denna bestämmelse.

11 §

Se 102 § FK och 65 § TTK.

Myndigheterna inom Arbetarskyddsverket – Arbetarskyddsstyrelsen och Yrkesinspektionen – har ombildats till en myndighet, *Arbetsmiljöverket* (prop. 1999/2000:141, bet. 2000/01:AU2, rskr. 2000/01:2, SFS 2000:764).

Beträffande punkt 1 och den där använda terminologin ”utrymmen för den som färdas i...” bör jämförelse ske med 2 kap. 2 §.

Beträffande punkt 3 se 104 § första stycket andra meningen FK.

12 §

Motsvarar 104 a § första stycket FK.

13 §

Motsvarar 102 § första stycket första meningen FK.

14 §

Jämför 34 a § FK. Bestämmelsen skall ses mot bakgrund av vad som föreskrivs i 4 kap. 1, 2 och 5 §§ fordonslagen. Beträffande SAQ Kontroll Aktiebolag, se kommentaren till 1 kap. 1 § fordonslagen.

15 §

Motsvarar 104 § FK respektive 67–69 §§ TTK.

Generellt gäller inom rättsområdet att ett beslut om undantag får förenas med villkor.

Tredje stycket motsvarar 104 § första stycket sista meningen FK. Jämför 11 § ovan.

16 §

Motsvarar delar av 55 a § andra stycket och 104 a § andra stycket FK. Bestämmelsen omfattar både EG- och ECE-typgodkännanden. Provningsorganet är i fråga om EG-typgodkännande enligt 3 kap. en "teknisk tjänst", medan motsvarande begrepp saknas i fråga om ECE-typgodkännande. Jämför 4 kap. 1 § andra stycket beträffande uttrycket "provningsorgan". – I fråga om sistnämnda provningsorgan gäller således enligt denna paragraf att de utses av en myndighet som avses i första stycket och anmäls av SWEDAC enligt andra stycket 2. Särskilda föreskrifter om dessa provningsorgan saknas i dag. Vägverket och SWEDAC får överväga om ytterligare föreskrifter behövs. Första stycket får anses innehålla bemyndigande för en där avsedd myndighet att meddela eventuella föreskrifter. Vägverket kan därjämte meddela verkställighetsföreskrifter med stöd av 10 §.

Lagen om teknisk kontroll kompletteras med föreskrifter i förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll.

Avgifter för vissa ärenden

17 §

Behandlas i textavsnitt 17.4.

Jämför 101 a § FK och 79 a § TTK. Jämför också SOU 1998:162 s. 118 f. Trafikregisterutredningen lämnar där förslag till en förordning om avgifter inom vägtrafikområdet.

Andra stycket hänvisar till förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket. Enligt taxan tas avgifter ut för verksamheter som närmare regleras i en rad förordningar.

Beträffande tredje stycket, se 4 kap. 8 § förslaget till fordonslag om rätt för besiktningsorganen att ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten. Enligt förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet skall Vägverket, efter samråd med Ekonomistyrningsverket och berört besiktningsorgan, bestämma avgifternas storlek (2 §). Beträffande det närmare innehållet i förordningen se textavsnitt 15.3.1 och 17.4.2.

Övergångsbestämmelserna

Punkten 5 är föranledd av att registreringsbesiktning och kontrollbesiktning skiljs åt. Se kommentaren till 9 kap. 3 §.

Punkten 6 syftar på utvidgningen i 9 kap. 1 § i fråga om kontrollbesiktning av vissa fordon som är av 1950 eller tidigare års modell.

Punkten 7 avser bland annat pågående typbesiktningsärenden och tar sikte på vilket organ som skall pröva ärendet.

Punkten 8 motiveras av att det i den här aktuella författningsmaterian finns ett stort antal detaljbestämmelser, ofta av teknisk art, som inte kan överblickas annat än vid den närmare tillämpningen av bestämmelserna.

Föreskrifter som har meddelats med stöd av de upphävda kungörelserna och undantag som har beviljats med stöd av dem får i tillämpliga delar anses gälla utan någon uttrycklig bestämmelse om det.

21.3 Förslag till lag om registrering av vägtrafikolyckor

Förslaget behandlas i textavsnitt 18. Regleringen ansluter till personuppgiftslagen (1998:204).

Förslag lämnas inte till någon förordning i anslutning till lagen. Förslag till eventuella följdändringar i andra författningar med anledning av den nu föreslagna lagen lämnas inte heller. Se vidare textavsnitt 18.4.9.

Tillämpningsområde m.m.

1 §

Jämför 1 § förslaget till lag om den offentliga statistiken i regeringens proposition 2000/2001:27 En ny statistiklagstiftning. Den bestämmelsen innehåller i stället ett bemyndigande för regeringen att bestämma vilka myndigheter som är statistikansvariga. I den här föreslagna bestämmelsen har vi valt att, mot bakgrund av registrets karaktär och syfte, direkt peka ut Vägverket som den registerförande myndigheten. Vi har dock övervägt att, i enlighet med personuppgiftslagens terminologi, i stället låta Vägverket vara personuppgiftsbiträde med Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) som personuppgiftsansvarig för bearbetningar rörande den officiella statistiken. SIKA skulle därvid kunna lämna uppdrag åt

Vägverket att bistå med bearbetningar för den officiella statistiken, vilket inte skulle påverka Vägverkets ansvar för STRADA.

Det kan anmärkas att förändret av det nya registret uttryckligen bör tas upp i förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket, i anslutning till den förordningens inledande bestämmelser om ansvar och uppgifter.

2 §

Jämför 2 § förslaget till lag om vägtrafikregister enligt regeringens proposition 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. och 2 § förslaget till lag om den offentliga statistiken.

Att det med personuppgifter i lagen avses detsamma som i personuppgiftslagen får anses självklart med skrivsättet här.

Ändamål och innehåll

3 §

I första stycket beskrivs registrets ändamål. Därmed ges den yttre ramen för registret. Ändamålsbestämningen är avgörande för vilka uppgifter som får tas in i registret och hur uppgifterna får behandlas. Bestämmelsen är därför av central betydelse för den personliga integriteten.

Det övergripande ändamålet eller syftet med registret är att vara ett verktyg för folkhälsan. Därutöver kommer uppgifterna att användas för att ta fram statistik. Registret är dock inte något utpräglat statistikregister, även om det har klara drag av ett sådant.

Ändamålet korresponderar med det ändamål som anges i regeringens uppdrag till Vägverket att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet (regeringens uppdrag den 31 oktober 1996, se textavsnitt 18.3.3).

I andra stycket tas upp förutsättningarna för registrering av känsliga uppgifter, vilka anges i 13 § personuppgiftslagen. I det aktuella registret kommer främst uppgifter om enskilda personers hälsa att behandlas. – Det kan anmärkas att förbudet i 21 § samma lag att behandla uppgifter om lagöverträdelse m.m., som i och för sig kan anses utgöra känsliga uppgifter, inte gäller myndigheters behandling av uppgifterna. Sådana uppgifter, exempelvis rörande begångna trafiknykterhetsbrott, kan tänkas förekomma i vägtrafikolycksregistret (se textavsnitt 18.3.1). Jämför 15 § förslaget till lag om den officiella statistiken.

Enligt tredje stycket får behandling av personuppgifter omfatta uppgift om personnummer. Jämför 22 § personuppgiftslagen, som

tillåter att uppgift om personnummer behandlas bara när det är klart motiverat med hänsyn till ändamålet med behandlingen, vikten av en säker identifiering eller något annat beaktansvärt skäl. Se också 14 § andra stycket förslaget till lag om den officiella statistiken.

Såsom nämnts i den allmänna motiveringen (textavsnitt 18.3.2 och 18.4.4) har Rikspolisstyrelsen aktualiserat frågan om att ta bort personnumret i sin rapportering av vägtrafikolyckor till Vägverket. Till detta kan sägas att utredningen inte ser det som sin uppgift att värdera om personnummer behövs bland övriga uppgifter i rapporteringen eller inte. Utredningen ser det däremot som sin uppgift att föreslå en författningstext som, om det behövs, medger behandling av personnummer.

4 §

Jämför 4 § lagen (1998:543) om hälsodataregister (prop. 1997/98:108, bet. 1997/98:SoU23, rskr. 1997/98:291). Bestämmelsen visar sambandet mellan ett registers ändamål och dess innehåll. I register som innehåller känsliga uppgifter får i princip finnas endast sådana uppgifter som behövs för att registrets ändamål skall kunna uppfyllas.

Bestämmelsens utformning medför att behandling i registret av andra uppgifter än personuppgifter får ske, under förutsättning att behandlingen är förenlig med de i 3 § angivna ändamålen.

Uppgiftsskyldighet

5 §

Enligt 8 kap. RF skall föreskrifter gentemot enskilda anges i lagform, medan föreskrifter som riktar sig till myndigheter tas in i förordning. Jämför 8 kap. 7 § 8 om regeringens möjlighet att efter bemyndigande i lag meddela föreskrifter som avser skydd för personlig integritet vid behandling av personuppgifter. Vi har dock utformat bestämmelsen så att enskilda subjekts uppgiftsskyldighet uttryckligen framgår av lagen. Motsvarande lösning förekommer i 6 § lagen om hälsodataregister. Aktuella myndigheters skyldighet, närmast polismyndigheter, Rikspolisstyrelsen och Socialstyrelsen, jämte den närmare regleringen av innebörden av skyldigheten att lämna uppgifter kan tas in i en kompletterande förordning. – Se vidare om uppgiftsskyldighet mellan myndigheter prop. 2000/2001:27 En ny statistiklagstiftning, s. 39 f.

I fråga om tvångsmedel (anmaning, föreläggande vid vite) om den uppgiftsskyldige inte fullgör sin skyldighet, jämför 20 och 21 §§ förslaget till lag om den officiella statistiken. Sådana bestämmelser har vi inte funnit nödvändiga här.

Sökbegrepp

6 §

Jämför 7 § lagen om hälsodataregister och 10 § förslaget till lag om vägtrafikregister enligt prop. 2000/01:95.

I paragrafen tas in regeringens mandat. På det sättet kan en särskild bestämmelse som innehåller ett allmänt bemyndigande för regeringen undvaras. I fråga om ett statistikregister eller motsvarande finns det endast små möjligheter att införa begränsningar i fråga om sökbegrepp utan att det inverkar på registrets användbarhet för sitt ändamål. Det kan dock för det här aktuella registret finnas skäl, främst från integritetssynpunkt, att bemyndiga regeringen att, om det bedöms nödvändigt, införa sådana begränsningar. Detta får ses som ett komplement till den tekniska säkerhet som i olika avseenden krävs av den registerförande myndigheten till skydd för integriteten.

Direktåtkomst

7 §

Jämför 8 § lagen om hälsodataregister. Bestämmelsen har utformats bland annat med beaktande av att en myndighet, t.ex. SIKa, som lämnar uppgifter till någon annan myndighet, kan behöva direktåtkomst till registret.

Det bör framhållas att möjligheten till direktåtkomst till ett register som innehåller känsliga uppgifter ställer stora krav på att de aktuella myndigheterna inför snäva interna organisatoriska begränsningar (*behörighetsordningar*) för åtkomsten.

Att Vägverket i egenskap av registerförande myndighet och personuppgiftsansvarig har direktåtkomst är självklart och anges inte särskilt.

Utlämnande på en upptagning för automatiserad behandling

8 §

Jämför 9 § lagen om hälsodataregister. Bestämmelsen avser att reglera hur ett utlämnande av uppgifter får ske, under förutsättning att det sker i enlighet med de angivna registerändamålen. Även om den statistikansvariga myndigheten SIKa har direktåtkomst till registret enligt 7 § kan ett utlämnande till SIKa aktualiseras även enligt denna bestämmelse.

Bestämmelsen står inte i konflikt med handlingsoffentligheten enligt tryckfrihetsförordningen, som endast gäller pappershandlingar.

Se dock Offentlighets- och sekretesskommitténs delbetänkande Offentlighetsprincipen och den nya tekniken (SOU 2001:3). Kommittén föreslår att utskriftsundantaget i 2 kap. 13 § tryckfrihetsförordningen tas bort så att rätten att få en avskrift eller kopia av en allmän handling kommer att gälla i princip generellt, dvs. oavsett i vilken form en handling är lagrad, dock med undantag för handlingar som utgör datorprogram (a. bet. s. 205 f.).

Gallring

9 §

Bestämmelsen har utformats efter förebild av andra bestämmelser om gallring i statistiklagstiftning, jämför t.ex. 19 § förslaget till lag om den officiella statistiken. Det aktuella registret ligger närmare ett s.k. statistikregister än exempelvis vägtrafikregistret (bilregistret).

En annan lösning har valts i lagen om hälsodataregister, som inte har någon uttrycklig bestämmelse om gallring av uppgifter, men ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att bevara uppgifter. Detsamma gäller förslaget till lag om vägtrafikregister, se bemyndigande för regeringen i 37 § i förslaget enligt prop. 2000/01:95. Vi har dock sett det som en fördel att här aktuellt register, med hänsyn till likheterna med ett statistikregister, har samma lösning som generellt gäller för dessa.

Sekretess

10 §

Jämför 10 § lagen om hälsodataregister.

Det får förutsättas att bestämmelsen i 9 kap. 4 § sekretesslagen (1980:100), den s.k. statistiksekretessen, är tillämplig på det aktuella registret. Uppgifter som används för framställning av statistik omgärdas av ett starkt skydd, vilket i hög grad bör gälla för uppgifterna i vägtrafikolycksregistret.

Rättelse och skadestånd

11 §

Jämför 11 § lagen om hälsodataregister och 23 § förslaget till lag om den officiella statistiken.

Överklagande

12 §

Jämför 24 § förslaget till lag om den officiella statistiken och 34 § förslaget till lag om vägtrafikregister enligt regeringens proposition 2000/01:95. Se också lagrådets yttrande den 15 februari 2001 över sistnämnda lagförslag.

21.4 Övriga förslag till författningsändringar

Förslagen har begränsats till att avse de väsentligaste författningarna.

Bemyndigandelagen

Ändringarna behandlas i textavsnitt 17.3.2. De föreslagna fordonsförfattningarna innehåller de bestämmelser som behövs i fråga om såväl fordons beskaffenhet och utrustning (jfr 1 § punkt 9 i bemyndigandelagen) som annan kontroll av fordon än genom registrering (jfr punkt 10) samt de bemyndiganden som hör samman med den regleringen. Bemyndigandena i nu angivna delar kan därför utgå ur bemyndigandelagen. Jämför också kommentaren till bemyndigandena i förslaget till fordonslag.

Polislagen

10 §

En polisman får enligt 10 § polislagen under vissa förutsättningar använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd. Hur mycket våld som får användas (och vilka tekniska hjälpmedel som får användas) för att stoppa ett fordon får, med hänsyn till *proportionalitetsprincipen*, avgöras beroende på omständigheterna i det aktuella fallet (prop. 1996/97:175 s. 79). För att göra det möjligt för polisen att vid stoppande och kontroll av fordon och deras last enligt fordonslagen använda ett visst mått av våld, om det behövs för att kunna verkställa den inspektion eller kontroll som det är fråga om, föreslås ett tillägg till 10 § 5. Jämför nedan under 22 §.

22 §

Lagregleringen av polisens rätt att bland annat stoppa fordon infördes genom en ny 22 § i polislagen (1984:387), se ovan nämnda prop. 1996/97:175, bet. 1997/98:JuU7, rskr. 1997/98:138, SFS 1998:27.

Bestämmelsens punkt 3 ger befogenhet att stoppa fordonet för att genomföra husrannsakan med stöd av rättegångsbalken eller polislagens regler och punkt 4 ger befogenhet att stoppa fordon för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet, bland annat i FK och TTK (a. prop. s 81 och 82). Det nu föreslagna tillägget avser befogenhet att stoppa ett fordon för att kontrollera dess last enligt de närmare bestämmelserna i den föreslagna fordonslagen.

Lagen om vägtrafikdefinitioner

De ändringar som aktualiseras i förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner behandlas i textavsnitt 5. Ändringarna i materiellt hänseende av definitionerna på vägtrafikområdet kräver justeringar i ett stort antal författningar, där dessa definitioner återfinns. Som exempel på sådana ändringar kan nämnas begreppet "motorfordon", som ändras till "vägmotorfordon". Observera i detta hänseende den föreslagna övergångsbestämmelsen under punkt 1. – I inledningen till 3 kap. förslaget till fordonsförordning definieras vissa begrepp som har sin särskilda betydelse vid EG-typgodkännande av fordon. Där återfinns begreppet "motorfordon" med en särskild definition som är hämtad direkt från EG-direktivet 70/156/EEG (jfr avsnitt 5.3.2).

Förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter

De föreslagna ändringarna i förordningarna är en följd av att övergripande bestämmelser om kontroll av fordon, t.ex. provkörning, tagits in i 3 kap. förslaget till fordonslag samt att bestämmelser om vägkontroll av färdskrivare tagits in i 2 kap. 13 § samma förslag. Jämför textavsnitt 6. Angående avgasbestämmelser, se 3 kap. 5 § förslaget till fordonslag.

Yrkestrafikförordningen

Bestämmelser om vägkontroll av taxameter har tagits in i 2 kap. 14 § och bestämmelser om provkörning av fordon vid bland annat sådan kontroll i 3 kap. 4 och 5 §§ förslaget till fordonslag.

Trafikförordningen

Ändringarna i trafikförordningen (1998:1476) behandlas i textavsnitt 7.3.3. De föreslagna bestämmelserna motsvarar 16 och 18 §§ FK. I 14 kap. 3 § har ”15 a §” lagts till vid c) 4 kap. Ändringarna hänger samman med fördelningen av bestämmelser mellan den föreslagna fordonsförordningen och trafikförordningen, se textavsnitt 7.

Bilaga

Kommittédirektiv

Översyn av bestämmelserna inom
fordonsområdet m.m.

Dir.
1999:66

Beslut vid regeringssammanträde den 26 augusti 1999.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

Utredaren skall också överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bl.a. statistikändamål bör författningsregleras.

Gällande bestämmelser m.m.*Nationella bestämmelser*

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

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

EG-rättsakter

I syfte att harmonisera fordonsområdet har det utarbetats ett flertal EG-rättsakter som rör typgodkännande av fordon, s.k. helfordonsgodkännanden. Dessa rättsakter innehåller bestämmelser om berörda fordons beskaffenhet och utrustning.

För närvarande finns det EG-direktiv om helfordonsgodkännande i fråga om följande fordonstyper:

– *personbilar* genom rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 370L0156),

– *skogs- och jordbrukstraktorer* genom rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul (EGT L 84, 28.3.1974, s. 10, Celex 374L0150), samt

– *motorcyklar och mopeder* genom rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon (EGT L 225, 10.8.1992, s. 72, Celex 392L0061).

Dessa direktiv är s.k. ramdirektiv som anger de grundläggande bestämmelserna för typgodkännande. Vart och ett av direktiven kompletteras av ett flertal särdirektiv, som innehåller de tekniska kraven för olika fordonsdelar och egenskaper hos fordonen. Särdirektiven är mycket detaljerade och ändras ofta i takt med den tekniska utvecklingen.

Direktiven har i svensk lagstiftning genomförts huvudsakligen genom Vägverkets föreskrifter. De särdirektiv som behandlar avgasemissioner har dock genomförts genom Naturvårdsverkets föreskrifter (NVFS).

Även när det gäller de fordonsslag för vilka det fortfarande saknas direktiv om helfordonsgodkännande finns vissa EG-rättsliga bestämmelser. Det finns dessutom EG-rättsliga bestämmelser om kontroll av fordon.

Behovet av en utredning

Fordonsområdet

Det nuvarande svenska regelsystemet inom fordonsområdet är i stora delar utformat i början av 1970-talet. De grundläggande författningarna – fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen – trädde båda i kraft den 1 maj 1973. Regelsystemet har med tiden blivit tämligen svåröverskådligt. En starkt bidragande orsak till detta är att det har

visat sig vara tämligen komplicerat att författningstekniskt genomföra EG:s rättsakter om fordon i det svenska författningssystemet. Dessutom stämmer dagens svenska regelverk i vissa delar mindre väl överens med EG-reglerna. Som exempel kan nämnas definitionerna av de olika fordonstyperna.

En översyn av författningarna inom fordonsområdet är således angelägen. Grundläggande krav på en sådan författningsreglering är dels att den stämmer överens med EG:s nuvarande regelverk, dels att den möjliggör ett enkelt genomförande av framtida EG-direktiv utan att regelverket blir svårtillgängligt.

Ytterligare en omständighet som bidrar till att dagens regelverk framstår som svåröverskådligt är uppdelningen av bestämmelserna mellan å ena sidan fordons- och terrängtrafikkungörelserna och å andra sidan myndighetsföreskrifter. Det är naturligt att de mycket detaljerade tekniska bestämmelserna meddelas på myndighetsnivå. Detta får emellertid inte leda till att regelverket i sin helhet blir svårt att överblicka. Uppdelningen bör därför renodlas. EG-direktivens uppdelning i ramdirektiv och särdirektiv skulle här kunna vara en förebild.

En sammanhållen och moderniserad författningsreglering bör leda till att reglerna blir enklare och mer enhetliga och därmed att författningsområdet blir mer överskådligt. Detta torde i sin tur kunna bidra till att resurser frigörs för kontroll och tillsyn inom området.

Behandling av personuppgifter i samband med vägtrafikolyckor

Sedan år 1994 behandlar Vägverket bl.a. för statistikändamål uppgifter om samtliga polisrapporterade vägtrafikolyckor i en särskild databas, Vägverkets databas över vägtrafikolyckor (vägtrafikolycksdatabasen). Polismyndigheterna är enligt kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor skyldiga att lämna uppgifter om samtliga vägtrafikolyckor som har inträffat inom respektive distrikt. Härigenom förses Vägverket med uppgifter.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ansvarar för den officiella statistiken inom området Transporter och Kommunikationer som bl.a. omfattar vägtrafikolyckor. Vägverket förser SIKA med uppgifter om polisrapporterade vägtrafikolyckor ur vägtrafikolycksdatabasen enligt ett avtal mellan myndigheterna. För att kunna leverera uppgifter som är användbara för SIKA behandlar Vägverket utöver personuppgifterna i vägtrafikolycksdatabasen även andra personuppgifter med stöd av tillstånd från Datainspektionen.

Endast vissa delar av behandlingen av personuppgifter med anknytning till vägtrafikolyckor är författningsreglerade. Bestämmelser saknas bl.a. om utlämnande av uppgifter om olyckor till den statistikansvariga myndigheten SIK. Det nuvarande systemet bygger huvudsakligen på avtal samt tillstånd från Datainspektionen. Dessa tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till personuppgiftslagen (1998:204) t.o.m. den 30 september 1999. Därefter kommer personuppgiftslagen att gälla för behandlingen. Det kan finnas ett behov av att göra avvikelser från den regleringen. Det är mot den angivna bakgrunden angeläget att författningsreglera behandlingen av personuppgifter i samband med registreringen av vägtrafikolyckor.

Uppdraget

Fordonslagstiftningen

En särskild utredare tillkallas för att göra en översyn av bestämmelserna inom fordonsområdet.

Huvudsyftet med översynen är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

Utredaren skall särskilt analysera hur regelsystemet kan utformas på ett bättre sätt än i dag för att stämma överens med det gällande EG-rättsliga regelverket. Samtidigt måste framtida EG-rättsliga harmoniseringar på ett smidigt sätt kunna genomföras i svensk rätt. Vidare skall utredaren analysera i vilken författningsform bestämmelserna skall meddelas. Uppdelningen mellan olika typer av författningar skall göras så att den blir renodlad och tydlig samt bidrar till det grundläggande kravet på regelverkets överskådlighet.

Som ett led i sitt regelförenklingsarbete har regeringen beslutat att i trafikförordningen (1998:1276) föra samman de bestämmelser i terrängtrafikkungörelsen som innehåller trafikregler med de trafikregler som gäller på väg. Det innebär att terrängtrafikkungörelsen fr.o.m. den 1 oktober 1999 endast innehåller bestämmelser om terrängfordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av sådana fordon. Utredaren skall därför överväga en reglering som innebär att de grundläggande bestämmelserna om samtliga typer av fordon samlas i en författning.

Utredaren skall vidare analysera hur de gällande myndighetsföreskrifterna på fordonsområdet är strukturerade samt föreslå en ändrad struktur om det behövs för att göra regelverket mer överskådligt.

Det står utredaren fritt att även i övrigt lämna förslag till förändrade regler.

Utredaren bör samråda med Utredningen om bilavgaslagstiftningen (M 1998:08). Som ett underlag för sina överväganden bör utredaren vidare undersöka de berörda regelsystemen i några av EU:s övriga medlemsländer.

Behandling av personuppgifter

Utredaren skall utarbeta ett förslag till hur behandlingen av uppgifter i vägtrafikolycksdatabasen bör författningsregleras. Detta inkluderar hur utlämnandet av personuppgifter om trafikolyckor för den officiella statistiken bör författningsregleras. Författningsregleringen bör anpassas till personuppgiftslagen.

Utredaren bör i denna del av uppdraget samråda med Statistikregelgruppen inom Justitiedepartementet.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 31 december 2000.

(Näringsdepartementet)