



Näringsdepartementet

Rättssekretariatet

Jenny Forkman

Telefon 08-405 40 84

Besiktning av fordon som tidigare har besiktigats utomlands

Remissinstanser:

Rikspolisstyrelsen

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll

Vägverket

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Inspecta Sweden AB

SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag

BIL Sweden

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)

Motormännens Riksförbund

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

I bifogad promemoria föreslås att trafiksäkerhetsprovningar som har skett utomlands i vissa fall ska kunna jämföras med en svensk kontrollbesiktning vid beräkning av ett fordon's inställelsetermin.

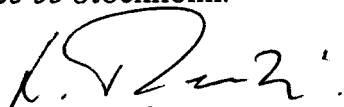
Remissvaren skall vara inkomna till Näringsdepartementet senast den 30 januari 2009. Adressen är Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm alternativt registrator@enterprise.ministry.se.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i redovisningen.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens broschyr "Svara på remiss. Hur och varför?" Broschyren kan beställas från Regeringskansliets förvaltningsavdelning, Information Rosenbad, 103 33 Stockholm.



Lennart Renbjer
Rättschef



Näringsdepartementet

*Rättsakkunnig
Jenny Forkman
Telefon 08-405 40 84*

Besiktning av fordon som tidigare har besiktigats utomlands

Sammanfattning

I denna promemoria föreslås att trafiksäkerhetsprovningar som har skett utomlands i vissa fall ska kunna jämföras med en svensk kontrollbesiktning vid beräkningen av ett fordonets inställelsetermin.

Gällande rätt

Registreringsbesiktning

Enligt 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) sker registreringsbesiktning av ett fordon för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer, som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg, ska det emellertid, enligt 6 kap. 6 § fordonsförordningen (2002:925), inte göras någon kontroll av att fordonen uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Inte heller i övriga fall görs någon fysisk kontroll av fordonet, utan förfarandet är närmast att anse som en administrativ formalitet.

Kontrollbesiktning

Av 2 kap. 9 § fordonslagen framgår att kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att fordonet uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa. Kontrollbesiktning sker periodiskt eller till följd av körförbud eller föreläggande.

I 9 kap. fordonsförordningen anges med vilka intervall besiktning av fordon ska ske. För personbilar gäller att de ska kontrollbesiktas första gången under den inställetstermin som infaller 34 månader efter den månad då bilen för första gången togs i bruk. Detta innebär att för en bil som efter en godkänd registreringsbesiktning registreras i Sverige och som har tagits i bruk för första gången i ett annat land för mer än 34 månader sedan inträder körförbud om det inte i vägtrafikregistret finns en gällande uppgift om en godkänd kontrollbesiktning. Härigenom uppställs i praktiken ett krav på en svensk trafiksäkerhetsprovning i samband med registrering av fordonet i Sverige, eller i vart innan fordonet kan brukas här, för sådana fordon som tagits i bruk för mer än 34 månader sedan. Det saknas svenska regler om att besiktningsorganet ska godta andra medlemsstaters intyg om godkända trafiksäkerhetsprovningar.

Närmare bestämmelser om kontrollbesiktningens utförande finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:64) om kontrollbesiktning och flygande inspektion.

Direktiv 96/96/EG

Av direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, artikel 3, följer att varje medlemsstat, på samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, ska erkänna intyg som har utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett registrerat motorfordon på den statens territorium, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv. Medlemsstaterna är enligt samma artikel skyldiga att vidta åtgärder för att det ska kunna styrkas att ett fordon har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv. Direktiv 96/96/EG är dock i vissa avseenden att anse som ett minimidirektiv. Enligt artikel 5 är det tillåtet för medlemsstaterna att ha vissa strängare krav på trafiksäkerhetsprovningen än vad som anges i direktivet.

EG-domstolens dom i mål C-297/05, Kommissionen mot Nederländerna

EG-domstolen fann i mål C-297/05, Kommissionen mot Nederländerna, att de nederländska myndigheterna, genom att generellt föreskriva att en trafiksäkerhetsprovning av fordon ska göras innan fordon som är äldre än tre år och som tidigare har varit registrerade i någon annan medlemsstat registreras i Nederländerna, hade underlåtit att beakta vilka kontroller som eventuellt hade gjorts i dessa medlemsstater. Åtgärden bedömdes stå i strid mot artikel 28 EG och kunde inte rättfärdigas mot bakgrund av intresset att säkerställa trafiksäkerheten och miljöskyddet, då dessa intressen väl kunde tillgodoses med mindre ingripande åtgärder så som till exempel att pröva intyg från andra medlemsstater som utvisar att

fordonen har genomgått en trafiksäkerhetsprovning i den medlemsstaten.

**Justitiekanslerns beslut i fråga om skadeståndsanspråk mot staten
(Dnr 3583-06-44)**

En privatperson LB köpte ett fordon i Tyskland i april 2005. Fordonet hade den 24 mars 2005 genomgått en tysk kontrollbesiktning med godkänt resultat. I maj 2005 skrev LB till Vägverket och begärde dispens från kontrollbesiktningen med hänvisning till att fordonet hade godkänts i Tyskland. Vägverket svarade att dispensprovningen var avgiftsbelagd. LB återkallade då sin dispensansökan, eftersom dispensavgiften var högre än avgiften för kontrollbesiktning. I juni 2005 genomgick fordonet kontrollbesiktning i samband med att den registreringsbesiktades. Fordonet godkändes vid kontrollbesiktningen. LB begärde där efter ersättning av Vägverket med 225 kr. Beloppet avsåg en del av den avgift som han erlagt för att kontrollbesikta bilen i Sverige. Ärendet överlämnades till Justitiekanslern.

Justitiekanslern har i ett beslut den 25 juli 2008 konstaterat att den svenska regleringen till sin effekt är snarlik den nederländska samt att den svenska ordningen måste anses vara oförenlig med direktiv 96/96/EG och därtill utgör en sådan uppenbart oproportionerlig inskränkning av den fria rörligheten för varor som utgör en klar överträdelse av gemenskapsrätten. LB tillerkändes den begärda ersättningen, trots vissa brister i utredningen kring vilken skada som han hade åsamkats.

Bedömning och förslag

Förslag: En trafiksäkerhetsprovning som har utförts i enlighet med direktiv 96/96/EG i en annan medlemsstat under tid då fordonet varit registrerat där, ska vid beräkningen av fordonets inställelsetermin jämföras med en kontrollbesiktning som har utförts i Sverige. I sådana fall ska ett besiktningsorgan, på begäran av fordonsägaren, fastställa tidpunkten för senast godkända besiktning samt fordonets inställelsetermin i samband med registreringsbesiktningen.

Skälen för förslaget

Inledning

Det är orimligt att en nyligen genomförd trafiksäkerhetsprovning måste göras om endast för att fordonet registreras i ett annat land. Som Justitiekanslern har konstaterat strider det svenska regelverket i fråga om kontrollbesiktningar mot EG-rätten när det handlar om fordon som

importeras till Sverige från en annan medlemsstat och som redan har genomgått en trafiksäkerhetsprovning där. Detta måste åtgärdas.

Two alternative solutions

I princip kan man tänka sig två olika lösningar. Ett alternativ är att vid beräkningen av besiktningintervallen fullt ut jämställa en utländsk kontrollbesiktning eller motsvarande med en svensk. Detta skulle innebära att man godtar en besiktning som har gjorts utomlands, även om den "bara" uppfyller minimikraven enligt direktiv 96/96/EG och alltså inte når upp till samma nivå som en svensk kontrollbesiktning. Detta skulle kunna ses som en brist. Samtidigt torde denna lösning vara den som är mest förenlig med principerna om fri rörlighet för varor. Det är svårt att se att det skulle finnas tvingande skäl för Sverige att kräva att fordon som har genomgått en trafiksäkerhetsprovning utomlands enligt direktiv 96/96/EG måste genomgå kompletterande kontroller här, eftersom den genomgångna besiktningen trots allt uppfyller de minimikrav som man har enats om på gemenskapsnivå. När fordonet väl är registrerat här kommer det att kontrolleras enligt det svenska systemet, vilket innebär att nästa kontrollbesiktning kommer att innefatta även det som eventuellt "fattades" förra gången. Det rör sig alltså bara om en övergångsperiod under vilken fordonet skulle godtas trots att det inte har genomgått en med svenska mått fullvärdig kontrollbesiktning.

Ett annat alternativ är att behålla de nuvarande reglerna om när en kontrollbesiktning ska göras, men att man vid besiktningen godtar resultaten från den utländska kontrollbesiktningen och inskränker den tekniska kontrollen till det som eventuellt "fattas". Den här lösningen skulle minimera de möjliga risker som skulle kunna uppstå om man oreserverat accepterar en kontrollbesiktning som har gjorts utomlands. Det finns emellertid svårlösta problem. Den största invändningen mot förslaget torde vara att det ställer väldigt höga krav både på underlaget från den utländska kontrollbesiktningen och på det svenska besiktningssystemet om en relevant jämförelse ska kunna göras. Ett annat bekymmer är hur man skulle beräkna tiden till nästa kontrollbesiktning. Om man räknar från den svenska kontrollbesiktningen skulle resultaten från den utländska besiktningen få för lång "giltighet". Om man å andra sidan räknar från den utländska kontrollbesiktningen skulle det kunna innebära att fordonet måste inställas till en ny kontrollbesiktning alldeles för tätt inpå den senaste svenska. Slutligen kan man fråga sig om denna lösning är tillräcklig för att Sverige ska anses leva upp till EG-rättens krav, eftersom den inte innebär någon egentlig lättnad i fråga om fordonsägarens skyldighet att ställa in fordonet till kontrollbesiktning. Detta gäller särskilt om den utländska kontrollbesiktning som har gjorts är lika omfattande, eller till och med ännu mer omfattande, än den som ska göras i Sverige.

Sammanfattningsvis bedöms fördelarna med det första alternativet vara betydligt större än fördelarna med det andra. Därför bör en sådan lösning väljas.

Från vilken tidpunkt bör besiktningensintervall räknas?

I Sverige innefattar kontrollbesiktningen en kontroll av fordonet ur både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, vilken sker vid ett och samma tillfälle. I många medlemsstater görs emellertid en uppdelning, på så sätt att det utförs en trafiksäkerhetsbesiktning vid en tidpunkt och en miljöbesiktning vid en annan. I dessa fall uppkommer frågan från vilken av dessa båda besiktningar som tidpunkten för nästa kontrollbesiktning i Sverige bör beräknas – från den besiktning som ligger längst tillbaka i tiden, från den senaste besiktningen, från trafiksäkerhetsbesiktningen eller från miljöbesiktningen. För att göra systemet så enkelt som möjligt, och eftersom tyngdpunkten i kontrollbesiktningen rör trafiksäkerheten, bör beräkningen alltid göras utifrån den senaste trafiksäkerhetsbesiktningen.

Hur ska tidpunkten för nästa kontrollbesiktning fastställas?

Den föreslagna lösningen bygger på att det finns någon form av bevis för att fordonet har godkänts vid en kontrollbesiktning utomlands. Det bör ankomma på den enskilde fordonsägaren att presentera ett sådant bevis. Vidare måste tidpunkten för nästa kontrollbesiktning på ett eller annat sätt föras in i vägtrafikregistret. Frågan är hur detta ska gå till.

Ett alternativ är att låta Vägverket/Transportstyrelsen fastställa tidpunkten för nästa kontrollbesiktning i samband med ursprungskontrollen. Det kan emellertid konstateras att ursprungskontrollen avser någonting helt annat, nämligen att förhindra att stulna och förfalskade fordon registreras i Sverige. Därför kan det ifrågasättas om det är möjligt för samma personal som utför ursprungskontroller att även fastställa tidpunkten för nästa kontrollbesiktning. Om så inte är fallet behöver det göras dubbla kontroller hos myndigheten, vilket skulle innebära att ursprungskontrollen tar längre tid än vad den gör i dag. Detta vore inte acceptabelt.

Ett annat alternativ är att den som vill återopa en utländsk trafiksäkerhetskontroll får göra en särskild ansökan till Vägverket/Transportstyrelsen, och att myndigheten sedan avgör frågan som ett separat ärende. Inte heller detta är emellertid en bra lösning eftersom den skulle innebära en alltför stor omgång för fordonsägaren, inte minst med hänsyn till den ansökningsavgift som sannolikt skulle behöva betalas (jfr. vad som gäller i dag för en vanlig ansökan om dispens).

I stället förordas en lösning som innebär att besiktningensorganet på begäran av fordonsägaren fastställer tidpunkten för senast godkända besiktning samt fordonets inställelsetermin i samband med registreringsbesiktningen. Ett sådant beslut skulle sedan få överklagas till

Vägverket/Transportstyrelsen. Besiktningsorganen får förmodas ha den kompetens som krävs för att granska utländska besiktningsprotokoll och avgöra om det är fråga om en fullgod trafiksäkerhetsprovning enligt direktiv 96/96/EG eller inte.

Tilldelning av registreringsnummer

Om ett fordon får tillgodoräkna sig en besiktning som har gjorts utomlands är det viktigt att registreringsnumret anpassas efter detta så att sista siffran verkligen återspeglar när fordonet ska inställas för kontrollbesiktning. Detta lär inte utgöra några problem.

Förslag till författningstext

Mot bakgrund av ovanstående övervägande föreslås att två nya paragrafer, 6 kap. 7 a § och 9 kap. 9 a §, med följande lydelse förs in i fordonsförordningen.

6 kap.

7 a §

Om ett fordon har godkänts vid en trafiksäkerhetsprovning som har utförts i enlighet med direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet¹, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003², i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under tid då fordonet varit registrerat där, ska besiktningsorganet, på begäran av fordonsägaren och med tillämpning av 9 kap. 9 a §, fastställa tidpunkten för senast godkända besiktning samt fordonets inställelsetermin.

9 kap.

9 a §

En trafiksäkerhetsprovning som har utförts i enlighet med direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003, i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet under tid då fordonet varit registrerat där, ska vid tillämpningen av 3–9 §§ jämföras med en kontrollbesiktning som har utförts i Sverige.

Någon ändring i fordonslagen krävs inte. Den nya uppgiften för besiktningsorganen faller in under uppgiften att fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret, som besiktningsorganen redan har enligt 2 kap. 6 § i lagen.

¹ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1 (Celex 31996L0096).

² EUT L 284, 31.10.2003, s. 1 (Celex 32003R1882).

Konsekvenser

Förslaget innebär en förenkling vid import av begagnade fordon till Sverige, i och med att tidpunkten för första kontrollbesiktning i Sverige kan skjutas upp om fordonet har genomgått en trafiksäkerhetsprovning i en annan medlemsstat.

För besiktningsorganen tillkommer ett arbetsmoment, som dock inte torde vara särskilt betungande. Det är svårt att tänka sig att avgiften för en registreringsbesiktning skulle komma att höjas enbart på grund av detta. Samtidigt kan det konstateras att det finns ett förslag som går ut på att ta bort monopolet för de nuvarande besiktningsorganen, vilket för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Detta gör att det under alla förhållanden är svårt att veta på vilken nivå avgifterna kommer att ligga i framtiden.

I övrigt bedöms förslaget inte få några effekter för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Inte heller bedöms förslaget ha någon negativ inverkan av betydelse för miljön eller trafiksäkerheten.

