

Regeringens proposition

2006/07:42

Ursprungskontroll av fordon, m.m.

Prop.
2006/07:42

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 25 januari 2007

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller två förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574). Den första föreslagna ändringen innebär att den ursprungskontroll av ett fordon som i dag huvudsakligen görs vid en registreringsbesiktning, skall delas upp i två delar, en dokument- och registerkontroll respektive en kontroll av fordonets tekniska identitet. Dokument- och registerkontrollen skiljs enligt förslaget från registreringsbesiktningen och benämns ursprungskontroll. Ansvaret för ursprungskontrollen skall åvila Vägverket. Kontrollen av fordonets tekniska identitet föreslås även fortsättningsvis utgöra en del av registreringsbesiktningen. Syftet med ändringen är att förbättra ursprungskontrollen och därmed förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet, där exempelvis stulna dokument åberopas, registreras i Sverige. Den andra föreslagna ändringen avser ett namnbyte (från ”Det Norske Veritas Inspection AB” till ”Inspecta Sweden AB”).

Propositionen innehåller vidare förslag till ändringar i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Ändringarna är föranledda av att rådets förordning (EEG) nr 3820/85 den 11 april 2007 kommer att upphävas och ersättas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006.

Slutligen föreslås i propositionen att yrkestrafiklagen (1998:490) ändras på så sätt att beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation inte får överklagas.

Ändringarna i fordonslagen föreslås träda i kraft den 4 februari 2008 och ändringarna i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och yrkestrafiklagen den 11 respektive den 1 april 2007.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Lagtext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	9
3	Ärendena och deras beredning	10
4	Ursprungskontroll av fordon	11
4.1	Gällande rätt.....	11
4.2	Förfarandet i dag.....	12
4.3	Överväganden och förslag	13
4.4	Konsekvenser	15
5	Namnbyte	16
6	Arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	16
7	Ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	17
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanser i ärende N2006/3043/TP ..	18
Bilaga 2	Lagförslag.....	19
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser i ärende N2004/8643/TP ..	20
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	21
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	22
Utdrag ur protokoll	vid regeringssammanträde den 25 januari 2007.....	23
Rättsdatablad.....		24

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2006/07:42

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, och
3. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

2 Lagtext

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

Häriigenom föreskrivs att 2 kap. 6 § och 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

6 §

Registreringsbesiktning sker av ett fordon för att

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

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

Nuvarande lydelse

4 kap.

2 §

Besiktningensorgan

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Kontrollområde

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

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

Traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpfordon till dessa fordon, med undantag av

- a) traktorer som utgörs av ombyggda bilar,
- b) kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Det Norske Veritas Inspection AB

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

4 kap.
2 §

Besiktningsorgan

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Kontrollområde

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

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

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

Inspecta Sweden AB

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

-
1. Denna lag träder i kraft den 4 februari 2008.
 2. För ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller 2 kap. 6 § i sin äldre lydelse.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs att 1, 12, 15, 17 och 18 §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag skall tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter, vid vilka rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter eller Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) skall tillämpas.

Med mobil arbetstagare avses i denna lag varje arbetstagare som ingår i den del av personalstyrkan som förflyttar sig och som är anställd av ett företag som utför person- eller varutransporter på väg för andras eller egen räkning.

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och AETR.

I arbetstidslagen (1982:673) finns bestämmelser om arbetstid vid arbete som inte omfattas av denna lag. Om arbetstagaren för samma arbetsgivare både utför arbete som omfattas av denna lag och arbete som omfattas av arbetstidslagen, skall arbetstiden läggas samman vid tillämpning av denna lag.

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag skall tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter, vid vilka följande skall tillämpas:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85¹, eller

– Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

I fråga om förare finns bestämmelser om körtider samt om raster och viloperioder i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 och AETR.

¹ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1–14, Celex 32006R0561.

12 §

En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till högst 48 timmar per vecka i genomsnitt under en beräkningsperiod om högst fyra månader

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i *artikel 6.1 fjärde stycket i rådets förordning (EEG) nr 3820/85* eller artikel 6.1 fjärde stycket i AETR.

Vid beräkningen av den sammanlagda arbetstiden skall till den läggas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete. Sådan tid när arbetstagaren skulle ha arbetat men i stället varit frånvarande på grund av semesterledighet eller sjukdom skall likställas med fullgjord arbetstid.

Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 6.1 fjärde stycket i AETR.

15 §

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i *rådets förordning (EEG) nr 3820/85*, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i första stycket skall i arbetstiden inräknas sådana perioder av väntan när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete.

Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete i första stycket får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren.

Om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006*, artikel 8 i AETR eller 13 eller 14 § arbetstidslagen (1982:673), får arbetstiden under den perioden inte överstiga tio timmar.

17 §

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 § andra stycket gäller de viloperioder som anges i artikel 8 eller 9 i *rådets förordning (EEG) nr 3820/85*. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd skall dock dessa bestämmelser tillämpas.

För de lärlingar och praktikanter som är mobila arbetstagare enligt 1 § andra stycket gäller de viloperioder som anges i artikel 8 eller 9 i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006*. Om bestämmelser i arbetsmiljölagen (1977:1160) eller arbetstidslagen (1982:673) eller föreskrifter meddelade med stöd av någon av dessa lagar ger ett för den enskilde förmånligare skydd skall dock dessa bestämmelser tillämpas.

18 §

Prop. 2006/07:42

Arbete får aldrig utföras längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten skall uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, skall rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter vardera.

Raster under sådan körtid som avses i *rådets förordning (EEG) nr 3820/85* och AETR skall förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Raster under sådan körtid som avses i *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006* och AETR skall förläggas i enlighet med förordningen eller överenskommelsen och räknas som rast även enligt denna lag.

Rast som tas under perioder av väntan, när arbetstagaren inte fritt kan disponera över sin tid utan måste befinna sig på sitt arbetsställe beredd att utföra arbete, räknas även som arbetstid.

Denna lag träder i kraft den 11 april 2007.

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

Prop. 2006/07:42

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §

Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 9 § får inte överklagas.

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 §,

2. beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation enligt 3 kap. 3 § första stycket 5, och

3. beslut i fråga om omhändertagande av taxiförarlegitimation enligt 5 kap. 9 §.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

3 Ärendena och deras beredning

Den 7 april 2006 inkom Vägverket med en framställan till Näringsdepartementet om ändring i bl.a. fordonslagen (2002:574). Förslaget syftar till att förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar bakgrund, där exempelvis stulna dokument återopas, registreras i Sverige. Syftet är tänkt att nås genom en förbättrad dokument- och registerkontroll av ett fordon innan det registreras. Framställan har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2006/3043/TP.

Den 3 april 2006 inkom besiktningsorganet Inspecta Sweden AB med en framställan till Näringsdepartementet om ändring i fordonslagen (2002:574), Näringsdepartementets ärende N2006/2995/RS. Förslaget avser bolagets namnbyte (från ”Det Norske Veritas Inspection AB” till ”Inspecta Sweden AB”).

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter upphör den 11 april 2007 att gälla och ersätts med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. De föreslagna ändringarna i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete är föranledda av detta. Se Näringsdepartementets ärende N2006/4915/TP (delvis).

Den 11 september 2003 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. Utredningen skulle analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken. I utredningens uppdrag ingick också att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och att analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik.

Den 23 februari 2006 överlämnade regeringen propositionen Åtgärder mot svarttaxi m.m. (prop. 2005/06:109) till riksdagen. I propositionen föreslogs bland annat att det skulle införas ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2005/06:TU14, rskr. 2005/06:259). Bestämmelserna träder i kraft den 1 april 2007.

Vägverket har nu uppmärksammat regeringen på att det för de nya bestämmelserna om taxiförarlegitimation saknas reglering om överklagande. I ett utkast till lagrådsremiss om redovisningscentraler inom taxinäringen m.m. har regeringen därför bland annat föreslagit en sådan reglering. Det föreslås en ändring i yrkestrafiklagen med innebörden att beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation inte får överklagas. Utkastet till lagrådsremiss har remitterats. Till denna lagrådsremiss bifogas del av det lagförslag som lämnades i utkastet till lagrådsremiss som *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna bifogas som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena i den del som är

Lagrådet

Regeringen beslutade den 7 december 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har vissa redaktionella ändringar gjorts.

De ändringar som föreslås i fordonslagen (2002:574) och lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Ursprungskontroll av fordon

4.1 Gällande rätt

För att få bruka ett motordrivet fordon i trafik skall ett flertal förutsättningar vara uppfyllda. Omfattningen av kraven beror av fordonsslag och i viss mån av typ av brukande. Med utgångspunkt i normalfallet – bilar och motorcyklar – är de grundläggande förutsättningarna för brukande att fordonet är registrerat i vägtrafikregistret (12 § lagen [2001:558] om vägtrafikregister) och godkänt i fråga om beskaffenhet och utrustning (2 kap. fordonsförordningen [2002:925]).

Registreringsförfarandet regleras i 6 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Frågor om registrering prövas efter antingen en ansökan eller en anmälan. Ansökningsförfarandet är i första hand förbehållet fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordons-tillverkare och fordon som har förts in till Sverige av registrerade importörer (6 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister). För övriga fordon prövas frågor om registrering efter anmälan. Anmälningsfallen är av två slag. Enligt 6 kap. 2 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister prövas frågor om registrering av fordon som har förts in till Sverige av andra än registrerade importörer i syfte att stadigvarande brukas här och som skall förtullas, efter anmälan av Tullverket. För övriga fordon prövas frågor om registrering efter anmälan från ett besiktningsorgan sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning (6 kap. 3 § förordningen om vägtrafikregister). I 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister anges förutsättningarna för registrering samt de fall då registrering får vägras.

Bestämmelser om kontrollformer för att kontrollera om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik finns i 2 kap. fordonslagen (2002:574). Registreringsbesiktning sker, enligt 2 kap. 6 § fordonslagen, av ett fordon för att

- 1) identifiera fordonet,

2) fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafikregistret, samt

3) kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Momentet ”identifiera fordonet” i 2 kap. 6 § fordonslagen avser den ursprungskontroll som görs av ett fordon innan det registreras. Ytterligare bestämmelser finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1997:1) om ursprungskontroll av fordon m.m. (senast ändrade genom VVFS 2001:120).

4.2 Förfarandet i dag

Ett oregistrerat fordonets ursprung skall fastställas vid en ursprungskontroll innan fordonet registreras. Ursprungskontrollen, inom ramen för registreringsbesiktningen, omfattar i praktiken två olika delar, en dokumentkontroll och en teknisk kontroll. Till den totala ursprungskontrollen hör dock även den registerkontroll som skall utföras av Vägverket enligt 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister och 2 kap. 20 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001:118) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Ansvaret för ursprungskontrollen är således delat mellan besiktningsorganet och Vägverket. Genom dokumentkontrollen skall undersökas om de dokument som företes till stöd för att ett fordon har ett visst ursprung är giltiga och äkta samt om de avser det aktuella fordonet. Sedan identifieringen av fordonet genom dokumenten är klar äger den tekniska kontrollen rum. Besiktningsorganet fastställer då fordonets tekniska identitet genom att fysiskt undersöka att bilen överensstämmer med uppgifterna i de dokument som presenterats. Exempelvis kontrolleras att chassinummer på fordon och dokument överensstämmer. Besiktningsorganet kontrollerar vidare fordonets tekniska identitet i de avseenden som behövs för att kunna avgöra vilka krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som skall ställas på fordonet. Kontrollen skall vidare ge besiktningsorganet underlag för att kunna avgöra om fordonet är importerat för eget bruk, egentillverkat, tidigare tillverkat i Sverige eller om det är att hänföra till gruppen ”övrigt”. En fullständig ursprungskontroll kan inte genomföras utan en fysisk kontroll av fordonet och den huvudsakliga delen av ursprungskontrollen, inklusive dokumentkontrollen, utförs i dag av besiktningsorganet i samband med en registreringsbesiktning. Frågan om registrering av fordonet prövas därefter av Vägverket, som i samband därmed skall göra erforderliga registerkontroller. Vägverket skall kontrollera om fordonet är efterlyst och registrering kan vägras av det skälet eller om fordonets identitet är oklar. I praktiken görs i dag, i normalfallet, endast en automatisk registerkontroll mot det svenska efterlysningssystemet. När fråga är om tillfällig registrering görs dock alltid en kontroll även mot Eucaris, det holländska efterlysningssystemet. Arbete med att implementera en uppgraderad version av Eucaris samt åtkomst till Interpol och Schengens informationssystem pågår för närvarande inom Vägverket. Vägverkets förhoppning är att samtliga dessa system skall vara implementerade under första kvartalet år 2007.

Regeringens förslag: Den ursprungskontroll av ett fordon som görs inom ramen för registreringsbesiktningen enligt 2 kap. 6 § 1 fordonslagen (2002:574) delas upp i två delar, en dokumentkontroll och en teknisk kontroll. Dokumentkontrollen bryts ut från registreringsbesiktningen, medan kontrollen av fordonets tekniska identitet även fortsättningsvis skall vara en del av registreringsbesiktningen och benämnas fastställelse av fordonets tekniska identitet.

En redaktionell ändring av 2 kap. 6 § fordonslagen görs på så sätt att punkterna 2 och 3 får omvänd inbördes ordning.

Vägverkets förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget i sak. *Datainspektionen* pekar på att en förutsättning för att besiktningsorganet skall få tillgång till uppgifter från Schengens informationssystem är att detta förfarande står i överensstämmelse med lagen (2000:344) om Schengens informationssystem. *Kommerskollegium*, *Harley-Davidson Club Sweden* och *Sveriges Motorcyklister* efterlyser en ordning som tydligare tar hänsyn till importörens intresse av snabbhet, säkerhet och enkelhet samtidigt som man tillgodoser samhällets intresse av att förhindra att fordon kommer in i landet på felaktiga premisser. *Kommerskollegium* pekar vidare på att den avgift som är tänkt att tas ut för ursprungskontrollen kan strida mot förbudet mot diskriminerande skatter i artikel 90 EG-fördraget.

Skälen för regeringens förslag: Den nuvarande ursprungskontrollen har visat sig ha brister. Det har uppmärksammats att stulna fordon har registrerats i vägtrafikregistret och det har även upptäckts förfalskade dokument och oklara uppgifter i den dokumentation som fordonsägare har lämnat in i samband med registreringsbesiktningen. Det är viktigt att den som köper ett fordon kan känna trygghet i köpet. Även ur ett allmänt perspektiv är det viktigt att komma till rätta med de oegentligheter som har samband med stulna fordon och falska dokument. Genom att försvåra internationell handel med stulna fordon motverkas exempelvis fordons-tillgrepp. I syfte att förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet, där exempelvis stulna dokument återopas, registreras i Sverige bör därför den dokument- och registerkontroll, som skall ske inom ramen för ursprungskontrollen av ett fordon, förbättras. Denna del av ursprungskontrollen hänför sig inte till fordonets tekniska ursprung utan till dess historia med avseende på tidigare registrering och åtkomst. En sådan kontroll sker på handlingarna och via tillgängliga register, såväl nationella som internationella. Eftersom besiktningsorganet – Aktiebolaget Svensk Bilprovning – inte är någon myndighet har de inte samma möjligheter till myndighetskontakter med andra länder och registerkontroller som Vägverket har. Det är därför lättare för Vägverket än för besiktningsorganet att säkerställa en fullgod ursprungskontroll innefattande kontroll av äktheten av inkomna registreringsdokument, att fordonet är fritt för omsättning, att fordonet har en giltig ursprunglig registrering samt att fordonet inte är anmält stulet.

I dag är ansvaret för ursprungskontrollen delat mellan Vägverket och besiktningsorganet på så sätt att Vägverket ansvarar för register-

kontrollen och besiktningsorganet för dokumentkontrollen och den tekniska kontrollen (se avsnitt 4.2). För att möjliggöra att dokumentkontrollen kan överföras från besiktningsorganet till Vägverket bör enligt regeringens uppfattning begreppet ”identifiera fordonet” i 2 kap. 6 § 1 fordonslagen delas upp i dess två beståndsdelar, en dokumentkontroll och en teknisk kontroll av fordonets ursprung. Enligt nuvarande terminologi används begreppet ursprungskontroll i första hand för den nämnda dokumentkontrollen samt den registerkontroll som skall utföras av Vägverket. Regeringen anser det vara lämpligt att även fortsättningsvis använda denna terminologi. Dokument- och registerkontrollen bör således benämnas ursprungskontroll och ansvaret för dokumentkontrollen, som till skillnad från registerkontrollen inte redan åvilar Vägverket, föras över till Vägverket. Kontrollen av fordonets tekniska identitet föreslås även fortsättningsvis utgöra en del av den registreringsbesiktning som utförs av besiktningsorganet enligt 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) och benämnas fastställelse av fordonets tekniska identitet. Med fastställelse av fordonets tekniska identitet avses en fysisk avläsning av ett fordonets chassinummer eller motsvarande märkning för identifiering samt en jämförelse av denna identifiering med uppgifterna i de dokument som medföljer fordonet. Genom uppdelningen klargörs att en registreringsbesiktning endast omfattar frågor som har anknytning till fordonets beskaffenhet och utrustning.

De fordon som kommer att omfattas av de nya reglerna är samtliga begagnade fordon som förs in till Sverige från ett EU-land eller ett tredje land och nya fordon som förs in till Sverige av en privatperson från ett EU-land eller ett tredje land. Vidare omfattas fordon som förvärvas från försvarsmakten för att registreras civilt, fordon som tidigare har varit registrerade i Sverige samt egentillverkade fordon. Med fordon som tidigare har varit registrerade i Sverige avses fordon som har avregistrerats, utan att skrotningsintyg har lämnats in, och stått oanvända en längre tid för att sedan på nytt tas i trafik.

Genom förslaget kommer en privatimportör och en yrkesmässig importör att behandlas på samma sätt, fränsett de fall då en yrkesmässig importör importerar nya fordon. Skillnaden för den enskilde med den nya ordning som föreslås blir att denne, innan fordonet kan inställas för registreringsbesiktning hos besiktningsorganet, måste skicka in de dokument som rör fordonet till Vägverket för dokument- och registerkontroll. Avsikten är att denna kontroll skall ta högst ett par dagar i anspråk. Med hänsyn till att det normalt sett är förenat med en viss väntetid att få tid hos besiktningsorganet för registreringsbesiktning torde den enskilde, i normalfallet, inte förlora någon tid i förhållande till nuvarande system. Importörernas intresse av snabbhet, säkerhet och enkelhet bör därför vara tillgodosett. Något behov för besiktningsorganet att vid den tekniska kontrollen ha tillgång till uppgifter från Schengens informationssystem kommer inte att finnas. Angående Kommerskollegiums synpunkter på den avgift som är tänkt att tas ut av Vägverket för ursprungskontrollen, se avsnitt 4.4.

Punkterna 2 och 3 i 2 kap. 6 § fordonslagen föreslås få omvänd inbördes ordning. Detta för att åstadkomma att de moment som ingår i en registreringsbesiktning redovisas i kronologisk ordning. Således går det inte att fastställa de uppgifter om fordonet som skall föras in i vägtrafik-

registret (punkten 2) innan den fysiska kontrollen av om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning har gjorts (punkten 3).

Den nya ordningen föreslås gälla från och med den 4 februari 2008. Äldre bestämmelser föreslås gälla för ansökningar och anmälningar som gjorts före ikraftträdandet.

4.4 Konsekvenser

I dag tar besiktningsorganet, i normalfallet, ut en avgift för ursprungskontroll av fordon om 800 kr. Denna avgift kommer, enligt förslaget, att ersättas av en väsentligt lägre avgift för fastställande av fordonets identitet. Vidare så kommer Vägverket enligt den nya ordningen att ta ut en avgift för ursprungskontroll av fordon, som inledningsvis föreslås bli 500 kr, för att sedan sänkas när möjlighet ges.

De fordon som kommer att omfattas av de nya reglerna om krav på genomförd ursprungskontroll före registrering är samtliga begagnade fordon som förs in till Sverige från ett EU-land eller ett tredje land och nya fordon som förs in till Sverige av en privatperson från ett EU-land eller ett tredje land. Vidare omfattas fordon som förvärvas från försvarsmakten för att registreras civilt, fordon som tidigare har varit registrerade i Sverige samt egentillverkade fordon. Fordon som redan är registrerade i Sverige, fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordons-tillverkare och nya fordon som förs in till Sverige av registrerade importörer omfattas däremot inte av de nya reglerna.

Den avgift som är tänkt att tas ut för ursprungskontrollen kommer således i praktiken främst att drabba privatpersoner och registrerade importörer som har köpt en begagnad bil i ett annat land än Sverige. Med hänsyn till att motsvarande avgift inte drabbar den som köpt en begagnad svenskregistrerad bil skulle avgiften kunna anses strida mot förbudet mot diskriminerande avgifter i artikel 90 EG-fördraget. Syftet med att införa en förbättrad ursprungskontroll av fordon är att förhindra eller försvåra att stulna fordon och fordon med oklar identitet registreras i Sverige. Utgångspunkten är att kriminalitet skall bekämpas och att den enskilde hederlige köparen skall skyddas. Genom en effektivare ursprungskontroll i Sverige försvåras export hit av stulna fordon, vilket motverkar biltillgrepp i andra länder. Förslaget syftar således inte till att skydda den svenska bilindustrin eller till att gynna inhemska produkter. Tvärtom är möjligheten att enkelt kunna importera begagnade bilar till Sverige av stort värde för svenska konsumenter. Enligt regeringens uppfattning är avgiften proportionerlig i förhållande till syftet och nyttan med ursprungskontrollen. Avgiften är vidare så låg att den inte torde äventyra den fria rörligheten av begagnade bilar mellan Sverige och övriga medlemsstater. Sammantaget anser regeringen att den skillnad i avgiftsuttag mellan främst begagnade importerade bilar och begagnade svenskregistrerade bilar som det är fråga om kan rättfärdigas på objektiva grunder.

Några statsfinansiella konsekvenser förutses således inte då finansieringen föreslås ske genom avgifter. Enligt Vägverkets bedömning kommer den totala kostnaden för privatpersoner att minska, medan den

kommer att öka för registrerade importörer. Enligt Vägverkets beräkningar uppkommer en samhällsekonomisk besparing om 20–25 miljoner kr i form av att minst 70 stulna fordon per år kan upptäckas och vägras registrering om en bättre ursprungskontroll införs. Det viktigaste anses dock vara den preventiva effekt som kan väntas av ett nytt system med en avsevärt förbättrad kontroll.

5 Namnbyte

Regeringens förslag: Med anledning av ett visst besiktningsorgans namnbyte görs en ändring i 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574).

Skälen för regeringens förslag: Det Norske Veritas Inspection AB har köpts av Inspecta Sweden AB och heter numera Inspecta Sweden AB. Regeringen föreslår att 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) ändras i enlighet härmed.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 4 februari 2008.

6 Arbetstid vid visst vägtransportarbete

Regeringens förslag: De hänvisningar till rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter som finns i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ersätts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

Skälen för regeringens förslag: Den 11 april 2007 upphör rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter att gälla och ersätts med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. De hänvisningar till förordning (EEG) nr 3820/85 som finns i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete skall därför ersättas med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i förordningen (EG) nr 561/2006. Någon motsvarighet till artikel 6.1 fjärde stycket i förordningen (EEG) nr 3820/85 finns inte i förordningen (EG) nr 561/2006. Hänvisningen till nämnda artikel i 12 § andra stycket lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete skall därför tas bort.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 11 april 2007.

Regeringens förslag: Beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation skall inte få överklagas.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* tillstyrker förslaget. Övriga remissinstanser har inte yttrat sig i denna fråga.

Skälen för regeringens förslag: Beslut i fråga om godkännande vid vanliga förarprov får inte överklagas, se 8 kap. 3 § andra stycket körkortslagen (1998:488). Detsamma gäller beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (prov på yrkeskunnande för erhållande av trafiktillstånd respektive taxiförarlegitimation), se 7 kap. 6 § samma lag. Enligt regeringens mening bör samma ordning gälla för beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation. Eftersom ett sådant beslut inte kan anses innefatta en prövning av den enskildes civila rättigheter eller skyldigheter föreligger inte heller någon rätt till domstolsprövning enligt artikel 6.1 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Den föreslagna ändringen föreslås träda i kraft samtidigt som övriga bestämmelser om körprov för taxiförarlegitimation träder i kraft, dvs. den 1 april 2007. Några beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation kommer inte att fattas före denna tidpunkt, varför övergångsbestämmelser inte är nödvändiga.

Förteckning över remissinstanser i ärende N2006/3043/TP

Prop. 2006/07:42
Bilaga 1

Efter remiss har yttranden över Vägverkets promemoria lämnats av Datainspektionen, Kammarrätten i Göteborg, Länsstyrelsen i Skåne län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Konsumentverket, Vägverket, Brottsförebyggande Rådet (BRÅ), Caravan Club of Sweden, Harley-Davidson Club Sverige, Konsument Europa, Larmtjänst AB, Moped- och Motorcykelbranschens riksförbund (McRF), Motormännens riksförbund, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Svensk Bilprovning AB, SMP Svensk Maskinprovning AB, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Motorcyklisters centralorganisation (SMC), Trafikpolischefernas samarbetsorganisation och Motorhistoriska riksförbundet.

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF), Kungliga Automobil Klubben (KAK), SOS – international a/s och Svenska Stöldskyddsföreningen har inte inkommit med några yttranden.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §

Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 9 § får inte överklagas.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 9 § får inte överklagas. *Det samma gäller beslut i fråga om körprov för taxi.*

Ett föreläggande att lämna en anmälan enligt 2 kap. 23 § får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2008.

Förteckning över remissinstanser i ärende N2004/8643/TP

Prop. 2006/07:42
Bilaga 3

Utkastet till lagrådsremiss Redovisningscentraler inom taxinäringen m.m. har remitterats till Justitieombudsmannen, Hovrätten för nedre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län, Justitiekanslern, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Skatteverket, Nämnden för offentlig upphandling, Datainspektionen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Konsumentverket, Vägverket, Luftfartsverket, Konkurrensverket, Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut, Näringslivets Regelnämnd, Små Taxiägares Intresseförening, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Landsting, Taxi 020 AB, Taxisystem Scandinavia AB, Taxiägarnas Riksförbund och Transportgruppen.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §

Beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 § eller om omhändertagande enligt 5 kap. 9 § får inte överklagas.

Följande beslut får inte överklagas:

– beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § eller 3 kap. 7 §,

– beslut i fråga om körprov för taxi enligt 3 kap. 3 § första stycket 5,

– beslut i fråga om omhändertagande av taxiförarlegitimation enligt 5 kap. 9 §.

Ett föreläggande att ge in läkarintyg får överklagas endast i samband med överklagande av det beslut genom vilket ärendet avgörs.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.

Lagrådets yttrande

Prop. 2006/07:42
Bilaga 5

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-12-14.

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt-Åke Nilsson, regeringsrådet Stefan Ersson och justitierådet Lars Dahllöf.

Ändring i yrkestrafiklagen

Enligt en lagrådsremiss den 7 december 2006 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Jenny Forkman.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 25 januari 2007.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Odenberg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Tolgfors.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2006/07:42 Ursprungskontroll av fordon, m.m.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
---------------------------	---	--

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

32006R0561