

Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

Genom beslut den 26 augusti 1999 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedömdes nödvändig. Utredaren skulle också överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bland annat statistikändamål bör författningsregleras.

Med stöd av detta bemyndigande förordnades fr.o.m. den 1 september 1999 kammarrättslagmannen Valter Nilsson att vara särskild utredare.

Som experter förordnades fr.o.m. den 14 september 1999 numera kanslirådet Fredrik Ahlén, Näringsdepartementet, avdelningschefen Kjell Bäckman, Vägverket, numera kanslirådet Anders Lindberg, Näringsdepartementet, juristen Bengt Magnusson, Vägverket och ingenjören Frans van der Rijst, Bilprovningen.

Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 1 oktober 1999 kammarrättsfiskalen Jennie Bontell. Hon tjänstgjorde till den 1 oktober 2000. Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 28 augusti 2000 kammarrättsassessorn Ewa Hagard Linander.

I utredningens arbete har även ingenjören Bengt Arnalid, Bilprovningen, medverkat.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om fordonsbestämmelser m.m.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet Fordonslag m.m. (SOU 2001:29). Uppdraget är därmed slutfört.

Göteborg i mars 2001

Valter Nilsson

/Ewa Hagard Linander

Innehåll

Sammanfattning	11
Summary	17
Förkortningar	25
Författningsförslag	27
1 Förslag till fordonslag	27
2 Förslag till fordonsförordning	36
3 Förslag till lag om registrering av vägtrafikolyckor.....	66
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.....	69
5 Förslag till lag om ändring i polislagen (1984:387).....	71
6 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.....	73
7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter ...	78
8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.....	79
9 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779).....	80
10 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	82
1 Inledning	85
1.1 Utredningsuppdraget	85
1.2 Utredningens arbete	85
2 Allmänt om fordonslagstiftningen	87
2.1 Inledning.....	87
2.2 Svensk fordonslagstiftning.....	88
2.2.1 Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen	88

2.2.2	Fordonsregistrering	95
2.2.3	Avgaslagstiftningen.....	99
2.2.4	Trafikförordningen.....	101
2.2.5	Yrkestrafiklagstiftningen.....	101
2.2.6	Övriga författningar på fordonsområdet	102
2.2.7	Författningar av administrativ karaktär med betydelse för fordonsområdet	108
2.3	Internationella fordonsbestämmelser m.m.	110
2.3.1	EG-direktiv	110
2.3.2	Internationella överenskommelser	120
3	Internationella jämförelser	123
3.1	Inledning.....	123
3.2	Utomnordiska länder	124
3.2.1	Belgien.....	124
3.2.2	Italien.....	124
3.2.3	Storbritannien	127
3.2.4	Tyskland	128
3.3	De nordiska länderna.....	128
3.3.1	Danmark	128
3.3.2	Finland.....	129
3.3.3	Island	130
3.3.4	Norge.....	130
4	Författningsform och författningsstruktur	133
4.1	Utredningens uppdrag	133
4.2	Normgivningsmakten	134
4.3	Fordonsförfattningarnas nuvarande struktur	135
4.4	Normgivningsmaktens konsekvenser för författnings- regleringen.....	136
4.5	Överväganden och förslag.....	137
4.5.1	En ny lag.....	137
4.5.2	En ny förordning	138
4.5.3	Myndighetsföreskrifternas struktur	139
5	Definitioner i fordonsförfattningarna	141
5.1	Utredningens uppdrag	141
5.2	Utgångspunkter för en översyn av fordonsdefinitionerna i svensk rätt.....	141
5.2.1	Allmänt.....	141
5.2.2	Fordonsdefinitioner i svensk rätt.....	142
5.2.3	Fordonsdefinitioner i EG-direktiven	147
5.3	Överväganden och förslag.....	152

5.3.1	Allmänt.....	152
5.3.2	Allmänna fordonsdefinitioner i vägtrafikförfattningarna.....	153
5.3.3	Särskilda definitioner i samband med EG-typgodkännande.....	164
6	En ny fordonslag	167
6.1	Inledning.....	167
6.2	Särskilda kontrollformer	169
6.2.1	Inledning.....	169
6.2.2	Typgodkännande	169
6.2.3	Kontroll av last	170
6.2.4	Kontroll av färdskrivare och taxameter.....	172
6.2.5	Inspektion hos försäljare	173
6.2.6	Övriga kontrollformer	174
6.3	Allmänna bestämmelser om fordonskontrollen	175
6.4	Besiktningens verksamhet.....	177
6.4.1	Kort historik om fordonskontrollens organisation	177
6.4.2	Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet....	179
6.4.3	Ny reglering av besiktningsorganens verksamhet.....	180
6.5	Tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1998:1604)	182
7	Fordons beskaffenhet och utrustning.....	185
7.1	Utredningens uppdrag	185
7.2	Nuvarande bestämmelser	186
7.3	Överväganden och förslag.....	188
7.3.1	Allmänna utgångspunkter.....	188
7.3.2	Förhållandet mellan fordonsförordningen och myndighetsföreskrifter	189
7.3.3	Förhållandet mellan fordonsförordningen och trafikförordningen	190
7.3.4	Sammanställning	190
7.3.5	Kraven avseende brandfarliga och explosiva varor samt asbest.....	191
8	EG-typgodkännande	197
8.1	Utredningens uppdrag	197
8.2	Inledning.....	197
8.3	Förfarandet i praktiken	198
8.4	Nuvarande bestämmelser om EG- typgodkännande	199
8.5	Överväganden och förslag.....	200
8.5.1	Allmänna överväganden.....	200
8.5.2	Bestämmelser om EG-typgodkännande i fordonslagen .	200

8.5.3	Bestämmelser om EG-typgodkännande i fordonsförordningen.....	201
8.5.4	Särskilt om regleringen på avgasområdet.....	204
9	ECE-typgodkännande.....	207
9.1	Nuvarande bestämmelser	207
9.2	Överväganden och förslag.....	209
10	Nationellt typgodkännande	211
10.1	Det nuvarande förfarandet med typbesiktning	211
10.2	Allmänna utgångspunkter för en översyn av reglerna om typbesiktning	212
10.3	Överväganden och förslag.....	213
11	Registreringsbesiktning	215
11.1	Inledning.....	215
11.2	Nuvarande bestämmelser om registrering och registreringsbesiktning	216
11.3	Överväganden och förslag.....	218
11.3.1	Registreringsbesiktningens koppling till kontrollbesiktningen upphör	218
11.3.2	Lika behandling av EG-typgodkända och nationellt typgodkända fordon?.....	220
11.3.3	Yrkesmässig fordonstillverkare och registrerad importör	221
11.3.4	63 § fordonskungörelsen	222
11.3.5	Militära fordon	222
11.3.6	Övriga förändringar.....	224
12	Mopedbesiktning	225
12.1	Nuvarande bestämmelser	225
12.2	Överväganden och förslag.....	226
13	Kopplingsbesiktning	229
13.1	Nuvarande bestämmelser	229
13.2	Överväganden och förslag.....	230
14	Lämplighetsbesiktning.....	233
14.1	Nuvarande bestämmelser	233
14.2	Överväganden och förslag.....	234

15	Kontrollbesiktning	237
15.1	Inledning.....	237
15.2	Nuvarande bestämmelser	239
15.2.1	Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen	239
15.2.2	Rådets direktiv 96/96/EG	243
15.3	Överväganden och förslag.....	245
15.3.1	Inställelseterminer m.m.	245
15.3.2	Slopat krav på kontrollmärken för terrängfordon.....	249
15.3.3	Övervakning genom Vägverket.....	249
15.3.4	Tydligare angivande av alternativa sätt att följa ett föreläggande	250
15.3.5	Ytterligare frågor om kontrollbesiktning	251
16	Flygande inspektion m.m.	255
16.1	Nuvarande bestämmelser	255
16.1.1	Flygande inspektion	255
16.1.2	Övervakning genom polisman.....	258
16.2	Överväganden och förslag.....	258
16.2.1	Flygande inspektion	258
16.2.2	Annan kontroll genom polisman	259
17	Övriga frågor om kontroll av fordon m.m.	261
17.1	Straffansvar	261
17.1.1	Nuvarande bestämmelser	261
17.1.2	Överväganden och förslag.....	264
17.2	Överklagande	265
17.2.1	Nuvarande bestämmelser	265
17.2.2	Överväganden och förslag.....	267
17.3	Bemyndiganden.....	270
17.3.1	Nuvarande bestämmelser	270
17.3.2	Överväganden och förslag.....	272
17.4	Avgifter	274
17.4.1	Nuvarande bestämmelser	275
17.4.2	Överväganden och förslag.....	275
18	Vägverkets vägtrafikolycksregister	277
18.1	Utredningens uppdrag	277
18.2	Rättslig reglering till skydd för den personliga integriteten	277
18.2.1	Regeringsformen	278
18.2.2	Sekretesslagen	278
18.2.3	Personuppgiftslagen	280
18.3	Bakgrund.....	283
18.3.1	Den officiella statistiken	283

18.3.2	Nuvarande olycksregistrering.....	285
18.3.3	Ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.....	286
18.4	Överväganden och förslag.....	287
18.4.1	Registrets ändamål.....	287
18.4.2	Registrets innehåll m.m.....	288
18.4.3	Samkörning.....	289
18.4.4	Uppgiftsskyldighet.....	289
18.4.5	Sökbegrepp.....	290
18.4.6	Direktåtkomst.....	291
18.4.7	Utlämnande av uppgifter på en upptagning för automatiserad behandling.....	291
18.4.8	Bevarande och gallring.....	292
18.4.9	Ikraftträdande- och övergångsfrågor.....	294
19	Konsekvenser av förslagen.....	297
19.1	Allmänt.....	297
19.2	Ekonomiska konsekvenser.....	297
19.3	Övriga konsekvenser.....	298
20	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	299
20.1	Allmänt.....	299
20.2	Särskilt om övergångsbestämmelser.....	299
21	Författningskommentar.....	301
21.1	Förslag till fordonslag.....	301
21.2	Förslag till fordonsförordning.....	317
21.3	Förslag till lag om registrering av vägtrafikolyckor.....	348
21.4	Övriga förslag till författningsändringar.....	353
	Bilaga Kommittédirektiv 1999:66.....	357

Sammanfattning

Utredningen skall enligt sina direktiv göra en översyn av gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Utredningen skall också överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bland annat statistikändamål bör författningsregleras.

Vi har under utredningsarbetet gått igenom de olika författningsområdena och inventerat såväl praktiska som författningstekniska problem samt tagit fram förslag till lösningar inom varje delområde. Vi har därvid strävat efter att skapa överensstämmelse mellan bestämmelsernas innehåll och den faktiskt rådande ordningen inom olika verksamheter samt att i möjlig mån renodla olika kontrollformer och skapa förutsättningar för effektivare och enklare förfaranden.

Vid genomgången av författningsområdet har författningsmaterian moderniserats och arbetats om språkligt och redaktionellt i syfte att förenkla och skapa överskådlighet. Författningstexten har överlag anpassats till gällande EG-bestämmelser. Översynen har mynnat ut i en fordonslag och en till lagen anslutande fordonsförordning. Dessutom föreslår vi en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Författningsförslagen föranleder upphävande av och ändringar i ett antal författningar.

Regelverket bedöms med de förenklingar som görs bli lättare att tillämpa för både myndigheter och enskilda. Ett visst mått av effektiviseringar och rationaliseringar bör kunna bli följderna av förslagen. Dessa bör därmed leda till minskade kostnader både för aktörerna på fordonsområdet i stort och för samhället i övrigt. Till detta kommer att vissa positiva effekter i det brottsförebyggande arbetet kan förväntas följa av tydligare regler för polisen vid kontrollen av fordon i olika avseenden.

De ändringar som föreslås inom de olika delområdena innebär i huvudsak följande.

Författningsform och författningsstruktur

De nuvarande bestämmelserna på fordonsområdet delas upp i olika nivåer. I en ny fordonslag föreslås ingå dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste regleras i lag, dels de viktigaste av övriga bestämmelser om fordonskontrollen. De senare avser bestämmelser som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. frågor om godkännanden och återkallelser. I lagen tas in de viktigaste bestämmelserna om varje kontrollform samt grundläggande bestämmelser om själva kontrollen. Bestämmelserna i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet förs över till den nya lagen. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon tas in i den till lagen anslutande fordonsförordningen. Där tas också in vissa av dagens bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art förs ned till myndighetsnivå. Som en följd av förslagen upphävs fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen.

En ny fordonslag

I den nya fordonslagen samlas de grundläggande bestämmelserna om kontroll av fordon, kontroll av fordons last, kontroll av färdskrivare och taxameter samt bestämmelser om den verksamhet som bedrivs av besiktningsorganen på fordonsområdet.

Bilinspektörer ges jämte polismän rätt att i vissa fall stoppa fordon för att genomföra en kontroll. En polisman, en besiktningsman, en bilinspektör och en tekniker får vid kontroll enligt lagen bereda sig tillträde till fordon eller i vissa fall till lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa. En polisman eller en bilinspektör får bereda sig tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt. Ett fordon får vid kontrollen provköras i den utsträckning som behövs för att en besiktning eller en inspektion skall kunna genomföras.

Den tillsyn som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar över besiktningsverksamheten förtydligas. Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

I fordonsförordningen samlas de närmare bestämmelserna om fordonskontrollen och de olika besiktningsformerna.

Institutet inspektion hos försäljare mönstras ut.

Definitioner i fordonsförfattningarna

De svenska definitionerna på fordonsområdet anpassas till EG:s definitioner. De görs dock vidare än EG-definitionerna så att de innefattar EG:s men täcker in även de nu gällande svenska begreppen. Ändringar föreslås av definitionerna av olika fordonskategorier i den tidigare föreslagna lagen om vägtrafikdefinitioner. Det nuvarande begreppet "motorfordon" byts ut mot begreppet "vägmotorfordon". Vissa centrala begrepp definieras i inledningen till fordonsförordningen. Ett nytt begrepp "motorfordon" får sin särskilda betydelse i fråga om EG-typgodkännande av fordon. Detta begrepp jämte vissa andra viktiga begrepp som gäller förfarandet vid typgodkännande av fordon tas in i det särskilda kapitlet om EG-typgodkännande i fordonsförordningen.

Fordons beskaffenhet och utrustning

De generella och grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning förs över till den föreslagna fordonsförordningen, medan detaljföreskrifterna förs ned till myndighetsnivå (främst Vägverket). Förordningens bestämmelser blir i princip tillämpliga även på fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

De bestämmelser som rör fordons användningskrav förs över till trafikförordningen.

För lätta fordon införs lättnader när det gäller kontroll av asbestfrihet vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning.

Olika former av typgodkännande

Huvuddragen av de olika EG-direktivens bestämmelser som rör *EG-typgodkännande* har sin plats i de föreslagna fordonsförfattningarna. De grundläggande bestämmelserna återfinns i fordonslagen, medan bestämmelserna om själva förfarandet tas in i ett särskilt kapitel om EG-typgodkännande i fordonsförordningen. Där definieras också de för sådant typgodkännande grundläggande begreppen *etappvis typgodkännande*, *fordonstyp*, *motorfordon* och *teknisk tjänst*.

Bestämmelserna om *ECE-typgodkännande*, som bygger på en internationell överenskommelse från 1958, tas in i den föreslagna fordonsförordningen i anslutning till bestämmelserna om övriga former av typgodkännande och anpassas till dessa.

Det nuvarande typbesiktningsförfarandet görs om till *nationellt typgodkännande*. Vägverket meddelar nationellt typgodkännande efter

ansökan av en tillverkare. Nationellt typgodkännande kan erhållas dels för fordon dels, efter föreskrifter av Vägverket, för system, komponenter och separata tekniska enheter. Den fysiska provningen av fordonen (själva typbesiktningen), helt enkelt kallad *provning*, föreslås ligga kvar hos besiktningsorganen.

Registreringsbesiktning

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

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

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

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

Mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning m.m.

Bestämmelserna om *mopedbesiktning* förs över till de nya fordonsförfattningarna. Bestämmelsen om att den som bedriver yrkesmässig försäljning av mopeder vid överlåtelse skriftligen skall försäkra att mopeden under den tid han innehaft den inte har ändrats tas bort.

Bestämmelserna om *lämplighetsbesiktning* förs också över till de nya fordonsförfattningarna. Terrängtrafikkungörelsens krav på lämplighetsbesiktning av terrängmotorfordon mönstras dock ut.

Kravet på lämplighetsbevis för registrerade fordon slopas, men behålls för släpvagnar som dras av motordrivna fordon.

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

Regler om *exportvagnsbesiktning* har inte heller tagits med utan förutsätts utgå i enlighet med förslag i betänkandet Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162).

Kontrollbesiktning

Bestämmelserna om kontrollbesiktning anpassas till de nyligen genomförda ändringarna i inställesystemet för periodisk kontrollbesiktning, där fordon med slutsiffran 5 i registreringsnumret, för att avlasta Bilprovningen under våren, nu har instälseterminen 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 föreläggandet, nämligen kontroll vid en ackrediterad verkstad.

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

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

Flygande inspektion – Annan kontroll genom polisman

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

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

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

Övriga frågor om fordon

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas *dels* att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, *dels* att i fråga om de kontrollformer som regleras i lagen meddela ytterligare föreskrifter om kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet, förutsättningarna för godkännande vid kontroll, förelägganden och körförbud, förutsättningarna för att bruka vissa fordon och om avgifter för kontrollen. Besiktningsorganen prövar frågor som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon vid besiktning inom respektive organs kontrollområde. Bestämmelserna tas in i förslaget till fordonslag.

Till den föreslagna fordonsförordningen förs över de bemyndiganden som i dag finns i fordons- och terrängtrafikkungörelserna. Även bestämmelsen om samråd mellan Vägverket och andra berörda myndigheter vid meddelande av föreskrifter förs över till den nya förordningen.

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

Vägverkets vägtrafikolycksregister

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

Summary

In accordance with its directives, the Commission shall carry out a review of the current legislation pertaining to the vehicle sector and prepare proposals for the regulations that are deemed necessary. The principal objective is to simplify and modernise the regulatory system and to render it more efficient. The Commission shall also consider how the processing of personal information contained in the Swedish National Road Administration's database of road traffic accidents for, among other things, statistical purposes, should be statutorily regulated.

In the course of our investigation work, we have examined the different statutory areas and compiled an inventory of both practical and technical problems associated with statutory legislation, as well as outlined proposed solutions within each sub-section. In this way, we have endeavoured to achieve harmony between the content of the legislation and the procedures that are actually prevailing within different agencies, as well as, where possible clarify various types of inspections and create prerequisites for more efficient and simpler procedures.

While reviewing the statutory areas, the legal text has been modernised and revised linguistically and editorially with the aim of simplifying and creating clarity. The wording of the statutes has been wholly adapted to the prevailing EC legislation. The review has resulted in a Vehicle Act, and a Vehicle Decree affiliated to the act. Moreover, we are proposing an act dealing with the registration of road traffic accidents. The statutory proposals bring about repealing and changes of a number of statutes.

It is considered that the whole body of legislation will be easier to apply, both for authorities and private individuals as a result of the simplifications that are to be made. A certain degree of efficiency and rationalisation ought to be the result of the proposals. Consequently these should lead to reduced costs both for the parties involved in the vehicle sector in general and for society as a whole. In addition, a number of positive effects on the work of crime prevention can be expected to follow as a result of clearer rules for the police when they are inspecting vehicles in various contexts.

The proposed changes within the different sub-sections principally involve the following.

Statutory form and structure

The current legislation in the vehicle sector is divided into different levels. It is proposed that a new Vehicle Act should include both the regulations that for constitutional reasons have to be regulated by law, and the most important remaining regulations pertaining to vehicle inspection. The latter concerns regulations that have a particular impact on private individuals, for example, issues of approval and recall. The act includes the most important regulations dealing with each type of inspection along with the fundamental regulations concerning the actual test. The regulations in the act pertaining to certain testing agencies operating in the vehicle sector are transferred to the new act. The remaining regulations concerning vehicle inspection are included in the decree affiliated to the act. A number of the current regulations regarding vehicle condition and equipment are also included therein. Detailed regulations and regulations of an administrative nature are moved down to public authority level. As a result of the proposal the present vehicle decree and the off-road vehicle decree are nullified.

A new Vehicle Act

The new Vehicle Act brings together the fundamental regulations concerning vehicle inspection, inspection of a vehicle's load, examination of tachographs and fare meters, along with regulations regarding the activities carried out by testing agencies in the vehicle sector.

Vehicle inspectors and police officers are given the right to stop vehicles in certain cases in order to carry out an inspection. According to the law, police officers, inspectors, vehicle inspectors and technicians may enter into vehicles or in some cases to premises or similar or to grounds adjacent to such premises in the course of carrying out an inspection. Police officers or vehicle inspectors may enter to sealed spaces in a vehicle or its load in order to check that the vehicle is loaded in the prescribed manner. A vehicle may be test-driven during an inspection to whatever extent is necessary to carry out a vehicle test or an inspection.

The supervision that the Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment (SWEDAC) exercises over the vehicle testing

operations is elucidated. The supervision shall cover the technical competence and the standard of equipment in the organisation, as well as ensuring its quality.

The Vehicle Decree brings together the more detailed legislation concerning the vehicle inspection and the different inspection types.

The institution of inspecting vehicle dealer's premises is withdrawn.

Definitions in the vehicle statutes

The Swedish definitions in the vehicle sector are to be brought into line with the EC definitions. However, they are to be broader than the EC definitions so that they encompass the EU's but also cover the current Swedish concepts. Changes are proposed in the definitions of different vehicle categories in the previously proposed act pertaining to road traffic definitions. The current concept "motor vehicle" is replaced by the concept "road motor vehicle". Certain central concepts are defined in the introduction to the Vehicle Decree. A new concept "motor vehicle" receives its particular meaning with regard to EC type-approval of vehicles. This concept and certain other important concepts that concern the procedure of type-approval of vehicles are included in the special chapter on EC type-approval in the Vehicle Decree.

Vehicle condition and equipment

The general and fundamental regulations pertaining to vehicle condition and equipment are carried over to the proposed Vehicle Decree, while the detailed directives are moved down to the public authority level (primarily the National Road Administration). The regulations contained in the statute will also in principle be applicable to vehicles involved in international road traffic in Sweden.

The legislation concerning vehicle usage requirements is transferred to the Traffic Decree.

An easing of asbestos testing is to be introduced for light duty vehicles for national type-approval and registration inspection.

Different forms of type-approval

The principal features of the different EC-directive's legislation that concern EC type-approval are included in the proposed vehicle statutes. The fundamental regulations are found in the Vehicle Act, while the regulations pertaining to the procedure itself are included in a special

chapter dealing with EC type-approval in the Vehicle Decree. This is also where the fundamental concepts concerning such type-approval are defined: multi-stage type-approval, vehicle type, motor vehicle and technical service.

The regulations regarding ECE type-approval that are based on an international agreement from 1958, are included in the proposed Vehicle Decree in connection with the regulations on other forms of type-approval and are adapted to them.

The current vehicle type inspection approval is converted to a national type-approval. The National Road Administration grants national model approval after an application by a manufacturer. National type approval can be obtained both for vehicles, and, according to National Road Administration's regulations, for systems, components and separate technical units. It is proposed that the physical testing of the vehicle (the actual examination of the type), quite simply called testing, should remain with the testing body.

Registration inspection

The registration inspection should be clarified. Its connection to the roadworthiness inspection is discontinued by removing the requirement for a physical test comparable to a roadworthiness inspection.

If there is a lack of sufficient information on a vehicle to enable it to be clearly identified and described at the time of registration, the National Road Administration may decide that it has to undergo a registration inspection.

The National Road Administration is also given the right to order a registration inspection of a vehicle for which the Administration has previously granted an exemption from the current regulations concerning the vehicle's condition and equipment.

It is proposed that any vehicle that has previously been registered as a military vehicle should be required to undergo registration inspection.

Inspection of mopeds, inspection of suitability, etc.

The regulations concerning inspection of mopeds are carried over to the new vehicle statutes. The regulation stipulating that whoever runs a commercial enterprise selling mopeds must guarantee in writing at the point of sale that the moped has not been changed in any way during the period it has been in his possession, is removed.

The regulations pertaining to suitability inspection are also transferred to the new vehicle legislation. The off-road traffic decree's requirement for the suitability inspection of off-road motor vehicles is, however, removed.

The requirement for registered vehicles to have a suitability certificate is withdrawn; however it is retained for trailers that are towed by motor driven vehicles.

The institution of coupling inspection is proposed to be withdrawn. The regulations concerning the coupling together of vehicles are not included in the Vehicle Act or the Vehicle Decree but is removed to the public authority level.

The rules regarding the inspection of export vehicles have not been included either, but are assumed to be excluded in accordance with proposals under consideration in the report Road Traffic Registration (SOU 1998:162).

Roadworthiness inspection

The regulations pertaining to annual roadworthiness inspection are to be adapted to the recently implemented changes in the system by which vehicles are called-up for periodic inspection, whereby vehicles with the final figure 5 in their registration number, are now called-up during the period May-September in order to relieve the pressure on the Swedish Motor-Vehicle Inspection Co.

The principle of annual inspection of vehicles manufactured after and including 1951 with an interval of one or two years remains. For vehicles that are used in a particular way – for ex. in driving schools or in commercial traffic – as well as for all buses, a certain tightening-up is proposed by requiring an annual roadworthiness inspection irrespective of age.

The requirement for off-road vehicles to have a test mark is removed.

An order requiring a vehicle retesting must include an alternative option that the vehicle owner in certain cases is given in order to comply with the demand, namely testing at an accredited workshop.

The requirement for test of the fare meter in taxi vehicles when the roadworthiness inspection is carried out is removed.

The requirement that the vehicle owner shall present certain documents in connection with the annual inspection is removed.

Roadside inspections – Other inspections carried out by police officers

It is proposed that roadside inspections of vehicles used in commercial traffic may also take place in a company's premises or similar or on an area adjacent to them.

A commercial vehicle can be exempted from a technical roadside inspection if it has undergone a complete annual roadworthiness inspection or a roadside inspection during the last three months, on the condition that the driver is able to show when the vehicle was last tested. The regulations are thereby adjusted to those that are in force according to EC directive 2000/30/EC of 6 June 2000 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community.

The regulations concerning "Supervision by police officers" are included in connection with the regulation of roadside inspections and are called "Other inspection by police officers".

Other issues pertaining to vehicles

An intensification in penalties from monetary fines to day-fines is proposed for any individual who prevents or makes more difficult an inspection under the terms of the Vehicle Act. A regulation on the prevention of further travel is included in the Vehicle Act.

A principal rule concerning appeals to the General Administrative Court with a requirement for permission to appeal to the Administrative Court of Appeal is proposed. However, it is proposed that appeal of certain decisions may take place with the responsible authority (the National Road Administration). In other cases, it is proposed that there shall be no right of appeal. The regulations concerning appeals are included in the proposed Vehicle Act.

The government or the authority the government decides upon, is authorised *partly* to announce the regulations pertaining to vehicle condition and equipment, *partly*, with regard to questions concerning the types of inspection regulated by law, to announce further regulations regarding the scope of the inspections and the inspection body's activities, the requirements for passing the test, directions and imposition of driving bans, the prerequisites under which certain vehicles can be used and on the charges for the test. The inspection organisation examines questions which concern the exercise of authority and which involve vehicles passing the inspection within the

respective body's area of testing. The regulations are included in the proposal for the Vehicle Act.

The authorisations that currently prevail in the vehicle and off-road traffic decrees are transferred to the proposed Vehicle Decree. The regulations concerning consultation between the National Road Administration and other authorities involved in the notification of the regulations are also transferred to the new statute.

The government or the authority that the government decides upon, is authorised to rule more closely on the testing organisation's right to charge fees for the testing. The current regulations pertaining to fee charging in certain cases according to the vehicles and off-road traffic decrees are included in the proposed Vehicle Decree.

The Swedish Traffic Accident Data Acquisition

The Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA) is statutorily regulated by an Act on Registration of Road Traffic Accidents. According to this act, personal information in the register (database) may be used for the production of official statistics and other statistics, following-up, evaluating and quality assurance of traffic safety operations as well as for research. The register may contain only the information necessary for the named objectives. The health and medical services must supply the information needed for the register's purposes. The authority responsible for statistics within the areas of transport and communications, the Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (SIKA), may have direct access to the register. Issuing of information by means other than by such direct access may take place on a recording for automatic processing, but only for the specially stated purposes.

Förkortningar

bet.	betänkande
BrB	brottsbalken
DIFS	Datainspektionens författningssamling
dir.	kommittédirektiv
BRK	bilregisterkungörelsen (1972:599)
Ds	departementsserien
ECE	se UN/ECE
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
EGT	Europeiska gemenskapernas officiella tidning
EU	Europeiska unionen
FK	fordonskungörelsen (1972:595)
JK	Justitiekanslern
JO	Justitieombudsmännen
KU	Konstitutionsutskottet
prop.	regeringens proposition
RF	regeringsformen

rskr.	riksdagens skrivelse
SFS	svensk författningssamling
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SOU	statens offentliga utredningar
SWEDAC	Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
TF	tryckfrihetsförordningen
TSV	Trafiksäkerhetsverket
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TTK	terrängtrafikkungörelsen (1972:594)
TU	Trafikutskottet
UN/ECE	United nations economic commission for Europe
VVFS	Vägverkets författningssamling

Författningsförslag

1 Förslag till fordonslag

Häri genom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller

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

Lagen gäller dock inte kontroll av

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

2 § Utöver vad som anges i 1 § första stycket innehåller lagen bemyndigande att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

3 § I denna lag avses med

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

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

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

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

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Särskilda kontrollformer

Inledande bestämmelse

1 § Kontroll enligt denna lag får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag beskrivs i detta kapitel.

Typgodkännande

2 § Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

3 § Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

4 § Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet och är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet.

Innehavaren av ett typgodkännande är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Myndigheten får bereda sig tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

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

Registreringsbesiktning

6 § Registreringsbesiktning sker av ett enstaka fordon för att

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

Mopedbesiktning

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

Lämplighetsbesiktning

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

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

Kontrollbesiktning

9 § Kontrollbesiktning sker för att kontrollera att ett fordon

1. inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt,
2. uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa.

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

Flygande inspektion

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

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

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

Detsamma gäller om ett fordon anträffas under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det är i bristfälligt skick och att det i nära anslutning till anträffandet har använts i trafik.

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

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

Annan kontroll genom polisman

11 § Även om någon flygande inspektion inte har utförts får en polisman, som uppfyller särskilt föreskrivna krav i fråga om utbildning, utföra den kontroll av ett fordons beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt, om fordonet anträffas på en väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det i nära anslutning till anträffandet har använts på vägen.

Kontroll av fordons last

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

Vägbesiktning m.m. av färdskrivare

13 § Vägbesiktning av färdskrivaren hos ett fordon, som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat med en sådan, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Vägbesiktning m.m. av taxameter

14 § Vägbesiktning av taxametern hos ett fordon, som används i taxitrafik eller som kan antas ha använts i sådan trafik i nära anslutning till anträffandet, och som enligt särskilda föreskrifter skall vara utrustat

med en taxameter, sker för att kontrollera att den är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Motsvarande kontroll får ske även i ett företags lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa. Kontrollen skall utföras av en polisman eller en bilinspektör.

3 kap. Allmänna bestämmelser om kontrollen

Grundläggande bestämmelse

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

Stoppande av fordon

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

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

Tillträde till fordon och lokaler m.m.

3 § En polisman, en besiktningsman, en bilinspektör och en tekniker får vid kontroll enligt denna lag bereda sig tillträde till fordon samt, i fall som avses i 2 kap. 10, 13 eller 14 §, till ett företags lokaler eller liknande eller till ett område i anslutning till dessa. Detsamma gäller den som Vägverket särskilt har förordnat för prövningen av ett ärende som verket handlägger.

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

Provkörning

4 § Den som utför sådan kontroll eller prövning som avses i 3 § första stycket får i samband därmed provköra ett fordon. Detsamma gäller en polisman som finner anledning anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick samt den som Vägverket särskilt har förordnat att utföra haveriundersökningar eller utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1988:1604).

5 § Sådan provkörning som avses i 4 § får ske även om det föreligger hinder mot att använda fordonet enligt denna lag, lagen (0000:000) om vägtrafikregister eller lagen (0000:000) om motorfordons avgasrening eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa lagar.

Förelägganden, körförbud m.m.

6 § Vägverket, en polisman, ett besiktningsorgan och en bilinspektör får meddela de förelägganden, körförbud och andra beslut som behövs med hänsyn till ett fordonets säkerhet eller lämplighet i trafik. För sådant fall får föreskrivas att fordonet i stället för besiktning kan godkännas på grundval av ett intyg efter reparation och provning vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon har genomgått en kontroll som skall ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande.

4 kap. Besiktningsverksamheten

Besiktningsorgan

1 § Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll enligt denna lag skall utföras av de besiktningsorgan som anges i 2 §, om inte regeringen föreskriver något annat.

2 §

Besiktningsorgan

Aktiebolaget Svensk
Bilprovning

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

Kontrollområden

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

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

SAQ Kontroll Aktiebolag

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

Besiktningsorganens verksamhet

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

4 § Besiktningsorganen skall underrätta de myndigheter som har rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning om de iakttagelser de gör och som är av betydelse för respektive myndighets verksamhet. De skall följa och delta i det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder.

5 § Besiktningsorganen prövar frågor som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon vid besiktningar och provningar inom respektive organs kontrollområde.

Tillsyn

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

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

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

Avgifter

8 § Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver med stöd av 5 kap. 8 §.

5 kap. Övriga bestämmelser

Straff

1 § Den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en flygande inspektion, annan kontroll genom polisman eller kontroll av last, färdskrivare eller taxameter enligt denna lag döms till böter.

2 § Ansvar enligt denna lag inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken.

Hindrande av fortsatt färd

3 § En polisman skall hindra fortsatt färd som sker i strid mot denna lag eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet.

Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

6 § Beslut i följande fall får inte överklagas.

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

Verkställighet

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

Bemyndiganden

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

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

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

Denna lag träder i kraft den... Genom lagen upphävs lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

2 Förslag till fordonsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning gäller fordons beskaffenhet och utrustning. Förordningen gäller också

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Förordningen gäller dock inte

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

2 § Ett fordon som enligt 14 eller 16 § lagen (0000:000) om vägtrafikregister är undantaget från registreringsplikten skall i tillämpliga delar uppfylla de krav på beskaffenhet och utrustning som anges i 2 kap.

Ett fordon som enligt 15 § lagen om vägtrafikregister är undantaget från registreringsplikten anses uppfylla kraven i 2 kap., om det får användas i registreringslandet och är i trafikdugligt skick.

Kontroll av fordon som avses i första och andra styckena får ske på det sätt som framgår av 9 kap. 11 § och 10 kap.

3 § I följande författningar finns bestämmelser i nedan angivna ämnen, nämligen

1. om undantag från denna förordning i militära vägtrafik-kungörelsen (1974:97) och vägtrafikförordningen (1995:137) för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap,

2. om *färdskrivare* i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,

3. om *taxameter* i yrkestrafikförordningen (1998:779).

Bestämmelser om vilken kontroll enligt denna förordning som ett fordon skall ha gått igenom för att få tas i bruk första gången finns i förordningen (0000:000) om vägtrafikregister.

4 § I denna förordning avses med tillverkare den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, dock utan krav på att vara direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser.

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner och fordonslagen (0000:000), om inte något annat anges.

5 § Ägaren av ett fordon som är i bruk är skyldig att underhålla och sköta det så att det är i föreskrivet skick.

Ägaren av ett fordon är också skyldig att se till att fordonet inte används i strid mot bestämmelserna i denna förordning eller bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av förordningen.

6 § Bestämmelserna i denna förordning om ägaren av ett fordon tillämpas på innehavaren när det är fråga om fordon som innehas

1. på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, eller
2. med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år.

2 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning

Grundregler

1 § Ett fordon får användas endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller bestämmelserna i detta kapitel samt de föreskrifter som myndigheter meddelar med stöd av bestämmelserna i 11 kap.

Trots bestämmelserna i första stycket får ett fordon användas om det behövs för provkörning eller bogsering av det eller för liknande ändamål och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detsamma gäller i fall som avses i 18 § 2 lagen (0000:000) om vägtrafikregister.

2 § Ett utrymme för den som färdas i ett motordrivet fordon skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid en trafikolycka eller en inbromsning hindras eller begränsas.

Förarplatsen i ett vägmotorfordon och ett terrängmotorfordon skall vara rymlig och anordnad så, att den medger en lämplig körställning samt en god uppsikt över omgivningen.

3 § Anordningar som är avsedda för manövreringen av ett motordrivet fordon eller i övrigt för att användas av föraren under färd skall vara inrättade och placerade så, att förväxling undviks och föraren lätt kan komma åt dem utan att trafiksäkerheten eftersätts.

4 § Ett motordrivet fordon skall vara konstruerat så, att risk för skada av brand, explosion eller annan orsak i möjligaste mån undanröjs. Behållare och ledningar för gasformigt bränsle för fordonets framdrivning får inte finnas inom ett utrymme som är avsett för personbefordran.

5 § Ett vägmotorfordon och ett släpfordon till ett sådant fordon skall ha en yttre utformning som är godtagbar med hänsyn till risken för skada på andra trafikanter och som även i övrigt uppfyller trafiksäkerhetens krav.

EG-regler

6 § Ett nytt fordon som har godkänts enligt nedanstående EG-direktiv och som är försett med ett typgodkännandemärke samt är åtföljt av ett giltigt intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till direktiven skall, med de undantag som anges i andra stycket, anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.

1. Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG.

2. Rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG.

3. Rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte

1. fordon som är konstruerade för vänstertrafik,
2. fordon som är utrustade med hastighetsmätare som har brittisk standard, eller
3. fordon som tillverkas i små serier.

7 § Ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av ett giltigt godkännande enligt ett särdirektiv till ramdirektiv 70/156/EEG, 74/150/EEG eller 92/61/EEG och som är försett med ett typgodkännandemärke skall anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen vad avser beskaffenheten.

8 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ, som är EG-typgodkänd av en typgodkännandemyndighet i en annan stat, allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, får godkännandemyndigheten besluta att de inte får registreras, säljas eller användas.

Ett beslut enligt första stycket gäller i högst sex månader.

ECE-regler

9 § En fordonsdetalj, som med ett sådant tillstånd som avses i 4 kap. 4 § har försetts med ett där angivet märke, skall med avseende på typen anses stämma överens med vad som med stöd av denna förordning föreskrivs om detaljens beskaffenhet.

Vad som sägs i första stycket gäller i förhållande till en främmande stat även beträffande en sådan fordonsdetalj som enligt sitt märke har typgodkänts där enligt ett reglemente, som av Sverige har antagits som bilaga 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. Detta gäller dock endast om detaljen är tillverkad inom

ett sådant till staten hörande område, som avses i artikel 3 i överenskommelsen.

10 § Om godkännandemyndigheten finner att fordonsdetaljer av en typ, som är ECE-typgodkänd av en godkännandemyndighet i en annan stat, allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller miljön, trots att de har föreskriven märkning, får myndigheten besluta att de inte får registreras, säljas eller användas.

3 kap. EG-typgodkännande

Inledande bestämmelser

1 § I detta kapitel avses med

– *etappvis typgodkännande*: det förfarande genom vilket det intygas att en fordonstyp, som inte är färdigbyggd eller en fordonstyp, som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 70/156/EEG, 74/150/EEG eller 92/61/EEG eller i särdirektiv till dessa ramdirektiv,

– *fordonstyp*: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi/bottenplatta (gäller uppenbara och grundläggande skillnader) och motor (inre förbränning/el/hybrid),

– *motorfordon*: ett fordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte och som har minst fyra hjul och är konstruerat för en maximihastighet över 25 kilometer i timmen; dock undantas spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer, mopeder, motorcyklar och motorredskap,

– *teknisk tjänst*: en organisation som har utsetts för att utföra provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning; godkännandemyndigheten kan även själv utöva denna funktion.

2 § Ett EG-typgodkännande skall meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller de tillämpliga kraven i de direktiv som avses i 2 kap. 6 och 7 §§.

Ett typgodkännande kan meddelas på grundval av provning, som har utförts av en teknisk tjänst i enlighet med det tillämpliga direktivet.

3 § Förfarandet med EG-typgodkännande får tillämpas för fordon av kategori M1 som har en inre förbränningsmotor samt för mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar. Förfarandet får tillämpas även i fråga om jordbruks- och skogsbrukstraktorer om tillverkaren begär det.

4 § I fråga om EG-typgodkännande delas fordon in i kategorier enligt följande.

1. Kategori M: Motorfordon som har minst fyra hjul och används för personbefordran.
 - Kategori M1: Motorfordon, som används för personbefordran, med högst åtta säten utöver förarsätet.
 - Kategori M2: Motorfordon, som används för personbefordran, med mer än åtta säten utöver förarsätet och en sammanlagd vikt som inte överstiger 5 ton.
 - Kategori M3: Motorfordon, som används för personbefordran, med mer än åtta säten utöver förarsätet och en sammanlagd vikt som överstiger 5 ton.
2. Kategori N: Motorfordon som har minst fyra hjul och används för godsbefordran.
 - Kategori N1: Motorfordon, som används för godsbefordran, med en sammanlagd vikt som inte överstiger 3,5 ton.
 - Kategori N2: Motorfordon, som används för godsbefordran, med en sammanlagd vikt som överstiger 3,5 ton men inte 12 ton.
 - Kategori N3: Motorfordon, som används för godsbefordran, med en sammanlagd vikt som överstiger 12 ton.

För dragfordon som har utformats för att kopplas samman med en påhängsvagn eller en släpkärra skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara dragfordonets vikt i körklart skick plus den vikt som motsvarar den största statiska vertikala belastning som påhängsvagnen eller släpkärnan för över till dragfordonet samt, i tillämpliga fall, den största vikten av dragfordonets egen last.

3. Kategori O: Släpvagnar (inklusive påhängsvagnar)
 - Kategori O1: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som inte överstiger 0,75 ton.

- Kategori O2: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som överstiger 0,75 ton men inte 3,5 ton.
- Kategori O3: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som överstiger 3,5 ton men inte 10 ton.
- Kategori O4: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som överstiger 10 ton.

För påhängsvagnar och släpkärror skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara den statiska vertikala belastning som påhängsvagnens eller släpkärrans axel eller axlar för över till marken då den kopplas till dragfordonet med maximal last.

4. Jordbruks- och skogsbruks-traktorer Fordon som är försedda med luftfyllda däck, har två axlar och är konstruerade för en hastighet mellan 6 och 40 kilometer i timmen samt vars huvuduppgift grundas på deras dragkraft och som är särskilt konstruerade för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar avsedda för jord- eller skogsbruk. Fordonen kan vara utrustade för transport av gods och passagerare.
5. Mopeder Fordon som definieras som mopeder i 2 § lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.
6. Motorcyklar Tvåhjuliga sådana fordon som definieras som motorcyklar i 2 § lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.
7. Trehjuliga motorcyklar Tre- och fyrhjuliga sådana fordon som definieras som motorcyklar i 2 § lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner.

Godkännandemyndigheter m.m.

5 § EG-typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Vägverket i fråga om direktiven 70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG och de särdirektiv till dessa ramdirektiv som inte nämns i 6 §.

6 § EG-typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Naturvårdsverket i fråga om följande särdirektiv.

1. Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/1/EG.

2. Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 97/20/EG.

3. Rådets direktiv 77/537/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från motorer som används i jordbruks- eller skogsbruks-traktorer med hjul, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 97/547/EG.

4. Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG.

5. Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon vad avser kapitel 5.

6. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbruks-traktorer och om ändring av rådets direktiv 74/150/EEG.

Ansökan

7 § Godkännandemyndigheten meddelar EG-typgodkännande efter ansökan av tillverkaren.

8 § En ansökan skall avvisas, om en annan ansökan som avser samma fordonstyp, system, komponent eller separat teknisk enhet tidigare har gjorts i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Inledande kontroll

9 § Innan godkännandemyndigheten beviljar ett EG-typgodkännande, skall den kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den godkända typen.

Villkor för EG-typgodkännande

10 § EG-typgodkännande får beviljas för fordonstyper, system samt typer av komponenter eller separata tekniska enheter, som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat och som uppfyller de tekniska kraven i samtliga tillämpliga särdirektiv.

Vid etappvis typgodkännande skall hänsyn tas till den produktions-etapp som en fordonstyp befinner sig i.

11 § EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter får meddelas endast om det tillämpliga särdirektivet uttryckligen medger ett sådant godkännande.

Typgodkännandets räckvidd skall begränsas i enlighet med den kontroll som är möjlig, om en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar sina särskilda egenskaper endast i kombination med andra delar av fordonet, och dess överensstämmelse med ett eller flera krav därför kan kontrolleras endast när denna komponent eller separata tekniska enhet fungerar tillsammans med andra delar av fordonet.

12 § En ansökan om EG-typgodkännande skall avslås trots att kraven i 9–11 §§ är uppfyllda, om fordonet, systemet, komponenten eller den tekniska enheten utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten.

Typgodkännandeintyg

13 § Om en ansökan om EG-typgodkännande beviljas skall godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. I intyget skall anges de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med.

Intyg om överensstämmelse och typgodkännandemärke

14 § En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande för fordon skall utfärda intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till de direktiv som avses i 2 kap. 6 §. Ett sådant intyg skall åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt eller inte, som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

En tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter till mopeder, motorcyklar eller trehjuliga motorcyklar skall även utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje sådan komponent eller enhet som inte utgör originalutrustning.

15 § Tillverkaren skall förse samtliga fordon som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd fordonstyp med ett typgodkännandemärke.

16 § En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande för en komponent eller en separat teknisk enhet skall på varje komponent eller enhet, som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen, fästa

1. sitt handelsnamn eller varumärke,
2. sin typbeteckning,
3. om så föreskrivs i det tillämpliga särdirektivet, ett typgodkännandemärke eller nummer för typgodkännandet.

I fall som avses i första stycket 3. får dock

1. tillverkare av andra fordon än jordbruks- och skogsbrukstraktorer avstå från att på angivet sätt fästa handelsnamn eller varumärke och typbeteckning,
2. tillverkare av separata tekniska enheter eller komponenter till mopeder, motorcyklar eller trehjuliga motorcyklar avstå från att utfärda ett sådant intyg som avses i 14 § andra stycket.

Ändrade förhållanden

17 § Om tillverkningen upphör eller om uppgifterna i det tekniska underlaget eller informationsdokumentet ändras, skall tillverkaren anmäla detta till godkännandemyndigheten.

18 § Efter en anmälan om ändring enligt 17 § skall godkännandemyndigheten underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder. Myndigheten kan därvid besluta om ny kontroll eller provning.

Kontroll och återkallelse av typgodkännande

19 § Godkännandemyndigheten skall se till att en fortlöpande kontroll sker av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den typ som den har godkänt.

20 § Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller typgodkännandemärke inte stämmer överens med den typ som den har godkänt, skall myndigheten vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter åter stämmer överens med den godkända typen.

Godkännandemyndigheten prövar frågor om återkallelse av EG-typgodkännanden i fall som avses i 2 kap. 5 § fordonslagen (0000:000).

Undantag

21 § Godkännandemyndigheten får i fråga om fordon medge undantag från ett eller flera av kraven i ett eller flera av särdirektiven för fordon som tillverkas i små serier och för fordon i slutserier.

22 § Godkännandemyndigheten får i fråga om mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar medge undantag från kraven i särdirektiven för fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för tillverkning i små serier eller för försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret eller offentliga arbeten.

4 kap. ECE-typgodkännande

1 § Ett ECE-typgodkännande skall meddelas för en typ av utrustning eller delar (fordonsdetaljer) som uppfyller kraven i ett sådant reglemente som av Sverige har antagits som bilaga 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.

Ett typgodkännande får meddelas på grundval av provning, som har utförts av ett provningsorgan i enlighet med det tillämpliga reglementet.

2 § Vägverket meddelar ECE-typgodkännande efter ansökan av en tillverkare.

3 § Innan Vägverket meddelar ett typgodkännande, skall verket kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordonsdetaljer stämmer överens med den godkända typen.

4 § I beslutet om ECE-typgodkännande skall Vägverket meddela tillverkaren tillstånd att på varje av honom tillverkad fordonsdetalj, som stämmer överens med den godkända typen, fästa ett sådant märke som avses i det tillämpliga reglementet.

5 § Om Vägverket finner att fordonsdetaljer med föreskriven märkning inte stämmer överens med den typ som verket har godkänt, skall verket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att serietillverkade fordonsdetaljer åter stämmer överens med den godkända typen.

Vägverket prövar frågor om återkallelse av ECE-typgodkännanden i fall som avses i 2 kap. 5 § fordonslagen (0000:000).

6 § Ett reglemente som avses i 1 § skall hållas tillgängligt hos Vägverket.

5 kap. Nationellt typgodkännande

Inledande bestämmelser

1 § Ett nationellt typgodkännande skall meddelas för en typ av motordrivna fordon och släpfordon, dock inte moped klass II, som uppfyller föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning. Ett typgodkännande får meddelas på grundval av provning som avses i 5–7 §§. Motsvarande gäller i den utsträckning som Vägverket föreskriver det i fråga om system, komponenter och separata tekniska enheter.

2 § Vägverket meddelar nationellt typgodkännande efter ansökan av en tillverkare.

3 § I beslutet om nationellt typgodkännande skall Vägverket tilldela fordonstypen en typbeteckning samt ange vem som har rätt att teckna tillverkarens firma på typintyg för fordon av ifrågavarande typ.

Inledande kontroll

4 § Innan Vägverket beviljar ett typgodkännande, skall verket kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon stämmer överens med den godkända typen.

Provning

5 § Provning utförs av ett besiktningsorgan för det kontrollområde som avses i 4 kap. 2 § fordonslagen (0000:000).

6 § Vid provningen skall besiktningsorganet kontrollera om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Vidare skall det redovisa de uppgifter som enligt förordningen (0000:000) om vägtrafikregister skall föras in i vägtrafikregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det som har provats.

7 § Vid provningen skall besiktningsorganet även kontrollera om fordonet uppfyller tillämpliga krav i

1. förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon såvitt gäller andra fordon än mopeder klass I, motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängskotrar och lätta terrängvagnar,
2. förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor,
3. bilavgasförordningen (1991:1481).

Typintyg

8 § Den som innehar ett nationellt typgodkännande får utfärda typintyg för ett nytt fordon av samma typ som typfordonet.

Typintyg får dock inte utfärdas för

1. ett fordon som tidigare har tagits upp i typintyg eller godkänts vid registreringsbesiktning, eller
2. ett fordon som, på grund av att nya eller ändrade bestämmelser avseende fordonets beskaffenhet eller utrustning har trätt i kraft, efter det att ett nationellt typgodkännande meddelats inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning.

Kontroll och återkallelse av typgodkännande m.m.

9 § Vägverket skall se till att fortlöpande kontroll sker av att serietillverkade fordon stämmer överens med den typ som verket har godkänt.

10 § Om Vägverket finner att ett fordon med typintyg inte stämmer överens med den typ som verket har godkänt, skall verket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att serietillverkade sådana åter stämmer överens med den godkända typen.

Vägverket prövar frågor om återkallelse av nationellt typgodkännande i fall som avses i 2 kap. 5 § fordonslagen (0000:000).

6 kap. Registreringsbesiktning

Grundläggande bestämmelser

1 § Genom registreringsbesiktning skall ett enstaka fordon godkännas, om det uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

2 § Med undantag av de fordon som avses i 6 kap. 5 § förordningen (0000:000) om vägtrafikregister får endast registrerade fordon registreringsbesiktigas.

3 § Om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert skall kunna identifieras och beskrivas i de avseenden som följer av förordningen (0000:000) om vägtrafikregister får Vägverket besluta att det skall registreringsbesiktigas.

4 § Vägverket får förelägga fordonsägaren att inom viss tid låta ett fordon, för vilket verket har meddelat undantag från gällande föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, genomgå en registreringsbesiktning.

Om föreläggandet inte följs inträder körförbud för fordonet.

Besiktningens omfattning

5 § Vid registreringsbesiktning skall besiktningsorganet, med de undantag och begränsningar som framgår av 6 och 7 §§, vidta de åtgärder som avses i 2 kap. 6 § fordonslagen (0000:000).

6 § I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer, som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg, skall besiktningen omfatta endast det som sägs i 2 kap. 6 § 1 och 2 fordonslagen (0000:000).

7 § I fråga om fordon som avses i 6 kap. 5 § förordningen (0000:000) om vägtrafikregister får registreringsbesiktningen, utan att slutlig prövning sker, begränsas så att den omfattar endast det som sägs i 2 kap. 6 § 1 fordonslagen (0000:000).

Vissa villkor m.m. för godkännande vid besiktningen

8 § Ett fordon, som inte är EG-typgodkänt, får godkännas endast om det uppfyller tillämpliga krav i

1. förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon såvitt gäller andra fordon än mopeder klass I, motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängskotrar och lätta terrängvagnar,

2. förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, och

3. bilavgasförordningen (1991:1481).

9 § Den som ställer in fordonet till registreringsbesiktning skall lämna och på begäran styrka de uppgifter om fordonet som behövs för besiktningen.

Besiktning av ett ändrat fordon

10 § Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktigades eller när typintyget eller intyget om överensstämmelse utfärdades eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, skall ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. Detta skall ske inom en månad från det att ändringen gjordes eller, om fordonet är avställt, inom en vecka efter det att avställningen upphörde. Detta gäller dock inte om fordonet inom angiven tid anmäls för avregistrering.

Med ändring enligt första stycket avses inte en sådan ändring som endast innebär

1. en avvikelse i fråga om fordonets utstyrsel och som inte påverkar dess beskattningsförhållande eller försämrar dess säkerhet,

2. byte av motorn mot en annan motor, som helt stämmer överens med den förra,

3. byte av däckdimensionen på andra fordon än bilar, motorcyklar, mopeder klass I eller släpvagnar som är avsedda att dras av bilar.

11 § I fall som avses i 10 § första stycket skall den som ställer in fordonet till registreringsbesiktning uppge vilka ändringar som har gjorts på det.

12 § Om ett fordon som är taget i bruk har ändrats och vid registreringsbesiktningen är så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, skall besiktningsorganet meddela körförbud för det.

13 § Om ett fordon som är taget i bruk underkänns vid registreringsbesiktningen skall besiktningsorganet, om körförbud inte meddelas enligt 12 §, förelägga fordonsägaren att inom en månad låta fordonet genomgå en ny registreringsbesiktning. Vägverket får föreskriva om kortare inställetid i fall då ett fordon, utan att däremellan ha godkänts, har underkänts vid registreringsbesiktning mer än en gång.

Om fordonet inte har genomgått en registreringsbesiktning inom förelagd tid inträder körförbud för det.

14 § Ett körförbud som avses i detta kapitel gäller till dess en ny registreringsbesiktning har genomförts. Trots att körförbud gäller får fordonet användas för färd kortaste lämpliga väg från den plats där reparation har utförts till ett besiktningsorgan för besiktning. I fråga om andra körförbud än enligt 12 § får fordonet också användas för färd kortaste lämpliga väg till en reparationsverkstad för reparation. Detsamma gäller för en olastad släpvagn, som har meddelats körförbud enligt 12 § på grund av bristfällighet i bromssystemet, om den framförs med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

15 § Om körförbud meddelas vid en registreringsbesiktning skall besiktningsorganet förse fordonet med ett körförbudsmärke.

7 kap. Mopedbesiktning

1 § En EG-typgodkänd moped klass II får tas i bruk om den är försedd med ett typgodkännandemärke och det finns ett intyg om överensstämmelse för den. I annat fall får en moped klass II tas i bruk först sedan den har godkänts vid en mopedbesiktning.

2 § Genom mopedbesiktning skall en moped klass II godkännas om den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

3 § Om en godkänd moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett sådant 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. Detsamma gäller om en EG-typgodkänd moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer med intyget om överensstämmelse.

4 § Trots bestämmelserna i 1 och 3 §§ får en moped klass II användas för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan för besiktning. Detsamma gäller om mopeden används av en person, som yrkesmässigt eller i ett företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar mopeder, för provkörning i samband med tillverkningen eller reparationen.

5 § Den som ställer in ett fordon till mopedbesiktning skall lämna och på begäran styrka de uppgifter om fordonet som behövs för besiktningen.

6 § Om en moped klass II godkänns vid en mopedbesiktning, skall besiktningsorganet tilldela den en beteckning som är specifik för fordonet.

8 kap. Lämplighetsbesiktning

1 § Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att

1. en buss, en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran,
2. en personbil skall få användas vid övningskörning i trafikskola,
3. ett fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon skall få användas för personbefordran,

4. en bil skall få registreras som utryckningsfordon enligt 6 kap. 10 § förordningen (0000:000) om vägtrafikregister.

2 § Trots bestämmelsen i 1 § 3 får ett fordon vid räddningstjänst användas tillfälligt av en statlig brandkår eller en kommunal räddningskårs. Ett fordon som har kopplats till en traktor får också användas för kortaste färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

3 § Genom lämplighetsbesiktning skall ett enstaka fordon godkännas, om det uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning för sådan användning som avses i 1 §.

4 § Besiktningsorganet prövar frågor om återkallelse av ett godkännande vid lämplighetsbesiktning i fall som avses i 2 kap 8 § fordonslagen (0000:000).

5 § Om ett fordon, som inte är registreringspliktigt enligt lagen (0000:000) om vägtrafikregister, godkänns vid en lämplighetsbesiktning skall besiktningsorganet utfärda ett lämplighetsbevis. Om det föreskrivs villkor för den avsedda användningen skall detta anges i beviset.

6 § Lämplighetsbeviset eller en bestyrkt avskrift av det skall medföras vid sådan personbefordran som avses i 1 § 3 och på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller en polisman. Handlingen skall vara i sådant skick att den kan läsas utan svårighet.

9 kap. Kontrollbesiktning

Besiktningspliktiga fordon och besiktningsintervaller

1 § Periodiskt återkommande kontrollbesiktning skall ske av fordon i följande fall.

1. Fordon som avses i 3–8 §§. Om fordonet är av 1950 eller tidigare års modell behöver sådan besiktning dock ske endast i fråga om registrerade bussar och fordon som i övrigt avses i 8 §.

2. Fordon som avses i 9 §.

Att kontrollbesiktning skall ske även i fråga om ett fordon för vilket körförbud gäller eller ett föreläggande om kontrollbesiktning har meddelats följer av andra bestämmelser i detta kapitel än de som anges i första stycket samt av bestämmelser i 10 kap.

2 § Inställelseterminen för ett fordon består av en inställesemånad samt de närmast föregående två och de närmast följande två kalendermånaderna. Inställesemånaden bestäms efter den sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Sista siffra i reg.nr	Inställesemånad
1	januari
2	februari
3	mars
4	april
5	juli
6	augusti
7	september
8	oktober
9	november
0	december

3 § Bilar med en totalvikt av högst 3,5 ton skall kontrollbesiktigas

- första gången under den inställelsetermin vars inställesemånad infaller 34 månader efter den månad då bilen första gången togs i bruk,
- andra gången under den inställelsetermin vars inställesemånad infaller två år efter föregående inställesemånad, och
- därefter årligen under den för bilen gällande inställelseterminen.

4 § Bilar och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton skall kontrollbesiktigas

- första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och
- därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

5 § Bildragna släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton och motorcyklar skall kontrollbesiktigas

- första gången senast två år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och
- därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Om mer än tio år har förflutit sedan fordonet första gången togs i bruk, skall det dock besiktigas senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

6 § Motorredskap klass I och släpvagnar som dras av sådana fordon skall kontrollbesiktigas

- första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och
- därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

7 § Personbilar, motorcyklar och sådana lastbilar som har en totalvikt av högst 3,5 ton skall, från och med det kalenderår som infaller trettio år efter det år som anges i årsmodellbeteckningen enligt vägtrafikregistret, i stället för vad som föreskrivs i 3 och 5 §§, kontrollbesiktigas senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

8 § Fordon av följande slag och med en totalvikt av högst 3,5 ton skall, trots bestämmelserna i 3–7 §§, kontrollbesiktigas

- första gången under den inställelsetermin vars inställesemånad infaller ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

- därefter årligen under fordonets inställelsetermin.

1. Utryckningsfordon,
 2. registrerade vägmotorfordon som används för övningskörning i en trafikskola,
 3. registrerade vägmotorfordon, som drivs med gas från gasverk på fordonen eller på tillkopplade släpfordon, och registrerade släpfordon på vilka ett sådant gasverk dras,
 4. registrerade bilar och släpfordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran,
 5. registrerade släpfordon som är inrättade för transport av sjuka eller skadade,
 6. registrerade bilar som används i en uthyrningsrörelse,
 7. registrerade bilar, som används för icke yrkesmässig skolskjutsning enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning,
 8. registrerade bussar.
- Kravet på besiktning första gången gäller även om fordonets användning har ändrats sedan det första gången togs i bruk.

9 § Registrerade terrängfordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse skall kontrollbesiktigas

- första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och
- därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

Godkännande

10 § Ett fordon skall godkännas om det

1. är i trafiksäkert skick,
 2. uppfyller kraven enligt
 - a) förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor,
 - b) bilavgasförordningen (1991:1481),
 - c) förordningen (1995:555) om HFC,
 - d) förordningen (1995:636) om ämnen som bryter ned ozonskiktet,
 - e) föreskrifter som har utfärdats med stöd av dessa förordningar,
- samt
3. även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt.

Fordonet skall godkännas även om det har brister som är av endast ringa betydelse.

Kontrollbesiktning efter föreläggande av Vägverket

11 § Vägverket får, om det finns anledning anta att ett motordrivet fordon eller ett släpfordon är bristfälligt, förelägga ägaren att inom en viss tid låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning. Om fordonet inte har genomgått en besiktning inom föreskriven tid inträder körförbud för det. I fråga om sådant förbud gäller 18 § första stycket första meningen och andra stycket på motsvarande sätt.

Körförbud samt förelägganden i övrigt

12 § Om ett fordon inte har genomgått en periodisk kontrollbesiktning inom den tid som anges i 2–9 §§, inträder körförbud för det från och med kalendermånaden efter den månad då det senast skulle ha genomgått en besiktning.

För en sådan bil som avses i 3 § inträder körförbud enligt första stycket dock tre veckor efter den dag då en avställning upphör, om fordonet har varit avställt från och med dess inställesemånad och det har godkänts vid en kontrollbesiktning efter föregående inställesetermins början.

13 § Om ett fordon vid en kontrollbesiktning är så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall besiktningsorganet meddela körförbud för det.

14 § Om ett fordon vid en kontrollbesiktning har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, skall fordonsägaren avhjälpa bristerna. Besiktningsorganet skall förelägga ägaren att inom en viss tid antingen låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning eller låta reparera och prova fordonet vid en verkstad som är ackrediterad enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll (*en ackrediterad verkstad*). Något föreläggande skall dock inte utfärdas om bristerna endast är enkla och inte har förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen.

Om fordonet inte har genomgått en kontrollbesiktning eller godkänts efter provning inom föreskriven tid inträder körförbud för det.

Om fordonet uppfyller kraven vid provningen får verkstaden utfärda ett intyg om att föreläggandet har följts.

15 § Om fordonet vid en fullständig kontrollbesiktning har endast enkla brister som inte föranleder något föreläggande enligt 14 § första stycket och fordonsägaren inom två månader efter kontrollbesiktningen har låtit reparera och prova fordonet vid en ackrediterad verkstad, får verkstaden utfärda ett intyg om att detta har skett.

16 § Vägverket prövar om ett sådant intyg som avses i 14 och 15 §§ kan godtas. Om intyget godtas anses fordonet godkänt.

17 § Om det vid en kontrollbesiktning visar sig att ett fordon har ändrats på ett sådant sätt som avses i 6 kap. 10 § första stycket skall besiktningsorganet förelägga fordonsägaren att inom en månad låta det genomgå en registreringsbesiktning. Om fordonet inte har genomgått en registreringsbesiktning inom förelagd tid inträder körförbud för det.

18 § Ett körförbud enligt 12 eller 13 § gäller till dess en kontrollbesiktning har genomförts. Ett körförbud enligt 14 § andra stycket gäller till dess en kontrollbesiktning har genomförts eller ett intyg efter provning vid en ackrediterad verkstad har godtagits enligt 16 §. En provning vid en verkstad måste dock göras inom en månad från det att förbudet inträdde och inom två månader efter en fullständig kontrollbesiktning. Ett körförbud enligt 17 § gäller till dess en registreringsbesiktning har genomförts.

Trots att körförbud gäller får fordonet användas för färd kortaste lämpliga väg från den plats där reparation har utförts till ett besiktningsorgan för besiktning. I fråga om andra körförbud än enligt 13 § får fordonet också användas för färd kortaste lämpliga väg till en reparationsverkstad för reparation. Detsamma gäller för en olastad släpvagn, som har meddelats körförbud enligt 13 § på grund av bristfällighet i bromssystemet, om den framförs med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

19 § Om körförbud meddelas vid en kontrollbesiktning skall besiktningsorganet förse fordonet med ett körförbudsmärke.

Övriga bestämmelser

20 § Den som ställer in ett fordon till reparation och provning vid en ackrediterad verkstad enligt 14 § skall visa upp föreläggandet.

21 § Om ett fordon har underkänts vid en fullständig kontrollbesiktning och en ny kontrollbesiktning sker inom två månader därefter, får kontrollen begränsas till de delar som tidigare har underkänts.

10 kap. Flygande inspektion m.m.

Flygande inspektion

1 § Flygande inspektion får ske av motordrivna fordon och släpfordon.

2 § Om det vid en flygande inspektion visar sig att ett fordon har brister som är av endast ringa betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare.

3 § Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall förrättningsmannen meddela körförbud för det.

4 § Om ett fordon har endast enkla brister som inte har förekommit vid den senaste kontrollbesiktningen eller flygande inspektionen, skall fordonsägaren avhjälpa bristerna. I sådant fall gäller vad som sägs i 9 kap. 15 och 16 §§ om reparationen och provningen sker inom två månader efter inspektionen.

5 § Om fordonet har andra brister än som avses i 2–4 §§, skall fordonsägaren avhjälpa dem och förrättningsmannen förelägga denne att inom en viss tid antingen

1. låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning,
2. låta reparera och prova fordonet hos en ackrediterad verkstad eller för ett besiktningsorgan visa att bristerna har avhjälpats, eller
3. beträffande ett fordon som inte är registreringspliktigt enligt lagen (0000:000) om vägtrafikregister, genom ett intyg eller på något annat tillförlitligt sätt styrka för en polismyndighet eller en bilinspektör att bristerna har avhjälpats.

Om ett föreläggande enligt första stycket inte har följts inträder körförbud för fordonet.

Vid provning och reparation hos en ackrediterad verkstad gäller i fråga om intyg vad som sägs i 9 kap. 14 § tredje stycket och 16 §.

6 § Om fordonet har ändrats på ett sådant sätt som avses i 6 kap. 10 § första stycket skall förrättningsmannen förelägga fordonsägaren att inom en månad låta det genomgå en registreringsbesiktning.

Om fordonet inte har genomgått en registreringsbesiktning inom förelagd tid inträder körförbud för det.

7 § Om en förare av en buss, en tung lastbil eller ett släpfordon med en totalvikt över 3,5 ton, som stoppas för en flygande inspektion, kan visa att fordonet har genomgått en fullständig kontrollbesiktning eller flygande inspektion under de senaste tre månaderna, skall fordonet kontrolleras på nytt endast om det är uppenbart bristfälligt. Kontroll av att enkla brister har avhjälpats får dock ske.

8 § Om körförbud meddelas vid en flygande inspektion skall förrättningsmannen förse fordonet med ett körförbudsmärke.

9 § Den som i fall som avses i 5 § ställer in ett fordon till reparation och provning vid en ackrediterad verkstad skall visa upp föreläggandet.

10 § Om ett förbud eller föreläggande utfärdas skall fordonsägaren underrättas om han inte är närvarande vid den flygande inspektionen. I fråga om fordon som är registrerade i det vägtrafikregister som avses i förordningen (0000:000) om vägtrafikregister skall Vägverket underrätta fordonsägaren. I fråga om andra fordon skall förrättningsmannen lämna en sådan underrättelse.

Annan kontroll genom polisman

11 § Kontroll enligt 2 kap 11 § fordonslagen (0000:000) får ske beträffande en personbil, en buss eller ett släpfordon med en totalvikt av högst 3,5 ton, en lätt lastbil, en motorcykel eller en moped. Kontrollen skall inte vara mer omfattande än som behövs för att konstatera att fordonet har klara brister från trafiksäkerhetssynpunkt.

12 § Om ett fordon vid en kontroll enligt 2 kap 11 § fordonslagen (0000:000) är så bristfälligt att det inte vidare kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall polismannen meddela körförbud för det.

13 § Om bristerna hos ett kontrollerat fordon inte är så stora att körförbud skall meddelas, men det ändå klart framgår att de är av mer än ringa betydelse för trafiksäkerheten, skall fordonsägaren avhjälpa dem och polismannen förelägga denne att inom viss tid låta fordonet genomgå en kontrollbesiktning.

Om ett föreläggande som avses i första stycket inte har följts, inträder körförbud för fordonet.

14 § Om ett körförbud eller ett föreläggande meddelas enligt 12 eller 13 § gäller 8 och 10 §§ i tillämpliga delar.

Gemensam bestämmelse om körförbud

15 § Ett körförbud enligt 3 eller 12 § gäller till dess en kontrollbesiktning har genomförts. I andra fall gäller ett körförbud som avses i detta kapitel till dess att föreläggandet har följts. Trots att körförbud gäller får fordonet användas för färd kortaste lämpliga väg från den plats där reparation har utförts till ett besiktningsorgan för besiktning. I fråga om andra körförbud än enligt 3 eller 12 § får fordonet också användas för färd kortaste lämpliga väg till en reparationsverkstad för reparation. Detsamma gäller för en olastad

släpvagn, som har meddelats körförbud enligt 3 eller 12 § på grund av bristfällighet i bromssystemet, om den framförs med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

11 kap. Övriga bestämmelser

Straff

1 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift

1. i en ansökan om typgodkännande,
2. i ett intyg om överensstämmelse eller ett typintyg,
3. i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning enligt 3 kap. 16 § eller 4 kap. 4 §,
4. i samband med registreringsbesiktning eller mopedbesiktning.

Vad som sägs i första stycket gäller även den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrifter som har meddelats i de avseenden som sägs där.

2 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i annat fall än som avses i 1 § bryter mot bestämmelserna i denna förordning eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen i fråga om intyg eller märken enligt 1 §.

3 § Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 6 kap. 10 § om registreringsbesiktning av ett ändrat fordon eller mot 8 kap. 6 § om medförande av lämplighetsbevis.

4 § Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom för att hindra att fordonet används i strid mot

1. bestämmelserna i denna förordning om körförbud,
2. bestämmelserna i denna förordning eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av den om
 - a) fordons beskaffenhet och utrustning,
 - b) mopedbesiktning,
 - c) lämplighetsbesiktning.

I de fall som avses i första stycket döms även föraren till penningböter, om han har känt till hindret för att använda fordonet på sätt som har skett.

För medverkan till en sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

5 § Ansvar enligt 4 § inträder inte om bristfälligheten var av ringa betydelse eller om användandet endast avsåg färd till närmast belägna plats för att avhjälpa en skada som har uppkommit under färden och fordonet kunde användas utan någon uppenbar fara.

6 § Den som använder någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren har enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 4 §. Detsamma gäller 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.

7 § Bestämmelserna i denna förordning eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen om ansvar för ägare eller användare av fordon tillämpas i fråga om ett fordon som ägs eller används av staten eller en kommun på förarens närmaste förman. Om denne har gjort vad som skäligen har kunnat krävas av honom för att förebygga en förseelse och sker ändå en sådan på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna om ansvar för ägare eller användare på den överordnade.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett oskiftat dödsbo eller ett konkursbo tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda boet.

I fråga om ett fordon som ägs eller används av ett bolag, en förening, en stiftelse eller någon annan juridisk person tillämpas de bestämmelser om ansvar som avses i första stycket på den eller dem som har rätt att företräda den juridiska personen eller på den som Vägverket på begäran har godtagit som ansvarig företrädare för denne.

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

Överklagande

9 § I fordonslagen (0000:000) finns bestämmelser om överklagande.

Bemyndiganden m.m.

10 § Vägverket får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,
2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,
3. i övrigt för verkställigheten av fordonslagen (0000:000) och av denna förordning.

11 § Föreskrifter som avses i 10 § meddelas efter samråd med

1. Arbetsmiljöverket i frågor som avser utrymmen för den som färdas i lastbilar, traktorer eller motorredskap,
2. Försvarsmakten i frågor som avser kopplingsanordningar,
3. Naturvårdsverket i frågor som avser krav beträffande buller,
4. Rikspolisstyrelsen i frågor som avser flygande inspektion och annan kontroll genom polisman.

12 § Vägverket får ingå en sådan internationell överenskommelse som enbart berör verkets föreskrifter.

13 § Socialstyrelsen får efter samråd med Vägverket meddela föreskrifter om sjukvårdsutrustning i utryckningsfordon för transport av sjuka eller skadade.

14 § Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag prövar frågor som gäller godkännande av fordon inom respektive bolags kontrollområde enligt 4 kap. fordonslagen (0000:000).

15 § Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i denna förordning för

1. ett visst fordon,
2. en viss fordonstyp,
3. en viss grupp eller en viss kategori av fordon.

Undantag får föreskrivas eller medges om det behövs med hänsyn till fordonets eller fordonens konstruktion eller användning eller är motiverat av något annat särskilt skäl samt om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet. Undantag får förenas med villkor.

Vid prövning av frågor om undantag från gällande krav beträffande buller skall Vägverket samråda med Naturvårdsverket.

16 § De myndigheter som är godkännandemyndigheter enligt 3 och 4 kap. skall, var och en inom sitt ansvarsområde, fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv och reglementen samt meddela de verkställighetsföreskrifter som föranleds härav.

I fråga om utseende och anmälan av provningsorgan gäller dock följande.

1. Ett provningsorgan (teknisk tjänst) enligt 3 kap. skall utses och anmälas enligt de bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll som gäller ett organ som skall anmälas enligt 3 § samma lag.

2. Ett provningsorgan enligt 4 kap. skall anmälas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.

Avgifter för vissa ärenden

17 § En avgift tas ut för prövningen av en ansökan om godkännande av en viss person som bärare av en ägares eller en användares ansvar enligt 7 §. Avgiften bestäms i enlighet med vad som föreskrivs i 9–14 §§ avgiftsförordningen (1992:191), varvid avgiftsklass 1 tillämpas.

I förordningen (1972:648) med taxa för Vägverket finns bestämmelser om avgifter för förrättningar eller åtgärder som regleras i denna förordning och som utförs av Vägverket eller av en förrättningsman som har förordnats av verket.

I förordningen (2001:17) om förrättningsavgifter för vissa besiktningsorgan på fordonsområdet finns bestämmelser om avgifter i besiktningsverksamheten.

1. Denna förordning träder i kraft den... Genom förordningen upphävs

a) kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande,

b) terrängtrafikkungörelsen (1972:594),

c) fordonskungörelsen (1972:595).

2. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en bestämmelse som har ersatts med en bestämmelse i denna förordning, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om överklagande av beslut som har meddelats före ikraftträdandet av den nya förordningen.

4. Om en fordonstyp har godkänts vid typbesiktning enligt äldre bestämmelser skall godkännandet anses som ett meddelat nationellt typgodkännande enligt denna förordning.

5. En fullständig registreringsbesiktning som med godkänt resultat har skett inom sex månader före ikraftträdandet av denna förordning skall vid tillämpningen av de nya bestämmelserna anses som en periodisk kontrollbesiktning.

6. Om de nya bestämmelserna i 9 kap. 1 § skulle innebära att körförbud inträder vid ikraftträdandet av denna förordning skall körförbudet i stället inträda tre månader efter ikraftträdandet.

7. Om ett ärende före ikraftträdandet av denna förordning inte har avslutats hos en myndighet eller ett besiktningsorgan, som enligt äldre bestämmelser skall pröva det, skall det prövas av den myndigheten eller det besiktningsorganet även om så inte skall ske enligt den nya förordningen. I fråga om sådan prövning gäller äldre bestämmelser.

8. I övrigt får Vägverket meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

3 Förslag till lag om registrering av vägtrafikolyckor

Härigenom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde m.m.

1 § Vägverket får för de ändamål som anges i 3 § utföra automatiserad behandling av personuppgifter i ett register över vägtrafikolyckor (*vägtrafikolycksregistret*). För sådan behandling är verket personuppgiftsansvarigt enligt personuppgiftslagen (1998:204).

2 § Personuppgiftslagen (1998:204) gäller vid behandling av personuppgifter i vägtrafikolycksregistret i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i denna lag eller i föreskrifter som regeringen meddelar med stöd av lagen.

Ändamål och innehåll

3 § Personuppgifter i vägtrafikolycksregistret får behandlas för

1. framställning av officiell statistik och övrig statistik,
2. uppföljning, utvärdering och kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå,
3. forskning.

Personuppgifter som avses i 13 § personuppgiftslagen (1998:204) får behandlas om det följer av föreskrifter som regeringen meddelar.

Behandling av personuppgifter får omfatta uppgift om personnummer.

4 § Vägtrafikolycksregistret får innehålla endast de uppgifter som behövs för de ändamål för vilka personuppgifter får behandlas enligt 3 §.

Uppgiftsskyldighet

5 § Den som bedriver verksamhet inom hälso- och sjukvården skall lämna uppgifter till vägtrafikolycksregistret för de ändamål som avses i 3 §.

Sökbegrepp

6 § Regeringen får besluta om inskränkningar i fråga om de sökbegrepp som får användas.

Direktåtkomst

7 § En sådan myndighet som ansvarar för officiell statistik enligt lagen (0000:000) om officiell statistik får ha direktåtkomst till uppgifter i vägtrafikolycksregistret. Regeringen får meddela föreskrifter om att även annan får ha direktåtkomst till registret.

Utlämnande av uppgifter på en upptagning för automatiserad behandling

8 § Personuppgifter i vägtrafikolycksregistret får lämnas ut på en upptagning för automatiserad behandling endast för de ändamål som avses i 3 §.

Gallring

9 § Personuppgifter i vägtrafikolycksregistret skall gallras när uppgifterna inte längre behövs för sitt ändamål.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva om undantag från denna skyldighet, 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.

Material som inte gallras skall överlämnas till en arkivmyndighet.

Sekretess

10 § I sekretesslagen (1980:100) finns bestämmelser om begränsningar i rätten att lämna ut personuppgifter.

Rättelse och skadestånd

11 § Om personuppgifter behandlas i strid med denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen tillämpas bestämmelserna om rättelse och skadestånd i personuppgiftslagen (1998:204).

Överklagande

12 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller i fråga om ett beslut om rättelse eller information enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den...

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

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

¹ Senaste lydelse 1999:336.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för trafikövervakningstjänster samt för granskning eller kontroll enligt bestämmelser som avses i första stycket 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta om föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den...

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §¹

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

1. han möts med våld eller hot om våld,
2. någon som skall häktas, anhållas eller annars med laga stöd berövas friheten försöker undkomma eller polismannen annars möts av motstånd när han skall verkställa ett sådant frihetsberövande,
3. det är fråga om att avvärja en straffbelagd handling eller en fara för liv, hälsa eller värdefull egendom eller för omfattande skada i miljön,
4. polismannen med laga stöd skall avvisa eller avlägsna någon från ett visst område eller utrymme eller verkställa eller biträda vid kroppsvisitation, kroppsbesiktning eller annan liknande åtgärd, vid beslag eller annat omhändertagande av egendom eller vid sådan husrannsakan som avses i rättegångsbalken,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel,
5. polismannen med laga stöd skall stoppa ett fordon eller annat transportmedel *eller skall kontrollera ett fordon eller ett fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet,*
6. polismannen annars med laga stöd har att bereda sig tillträde till, avspärra, tillstänga eller utrymma byggnad, rum eller område, biträda någon i myndighetsutövning med en sådan eller någon liknande åtgärd eller vid exekutiv förrättning enligt vad som är föreskrivet därom, eller
7. åtgärden i annat fall är oundgängligen nödvändig för den allmänna ordningens eller säkerhetens upprätthållande och det är uppenbart att den inte kan genomföras utan våld.

¹ Senaste lydelse 1999:329.

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

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

22 §¹

En polisman får stoppa ett fordon eller annat transportmedel

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den...

¹ Senaste lydelse 1998:27.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag i proposition 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m.

2 §

Beteckning	Betydelse

Buss	En bil som är inrättad för <i>transport</i> av fler än åtta <i>personer</i> utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för något annat ändamål.

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, <i>terrängsläp</i> , efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Lastbil	<i>En bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.</i> Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som <i>är avsett uteslutande för lek.</i>

Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte <i>ett flygplan eller</i> en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i <i>motorfordon</i> , traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	<i>Ett motordrivet fordon som inte är ett terrängmotorfordon och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som anges under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.</i>

Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för befordran <i>av personer, dock högst föraren och åtta passagerare</i>

Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till <i>en bil, en motorcykel, en moped klass I, en traktor eller ett motorredskap</i> och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i <i>släpvagnar och släpslädar samt lätta släpfordon och tunga släpfordon.</i>

Släpsläde	Ett släpfordon på medar.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band.

Terrängmotorfordon Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Terrängsläp Ett fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon *och inte är något släpfordon.*

Föreslagen lydelse

2 §

Buss En bil som är inrättad *huvudsakligen* för *personbefordran och är försedd med fler än åtta säten utöver förarsätet.*

Fordon En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad *huvudsakligen* för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Lastbil *1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.*
2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.

Lekfordon	Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar. Ett fordon som <i>skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.</i>

Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med en motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller ett sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som en cykel. Motordrivna fordon delas in i <i>vägmotorfordon</i> , traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Personbil	En bil som är inrättad huvudsakligen för <i>personbefordran och är försedd med högst åtta säten utöver förarsätet.</i>

Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till <i>ett annat motordrivet fordon än en moped klass II</i> och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp.

Släpsläde	Ett släpfordon på medar <i>som är inrättat för att dras av ett vägmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.</i>
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band <i>som är inrättat för att dras av ett vägmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.</i>

Terrängmotorfordon Ett motordrivet fordon som *inte är ett vägmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.*

Terrängsläp Ett *släp*fordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Vägmotorfordon *Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat*
1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.
Vägmotorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Denna lag träder i kraft den...

1. I andra författningar i vilka beteckningarna i lagen (0000:000) om vägtrafikdefinitioner skall användas skall med beteckningen motorfordon i stället förstås vägmotorfordon.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som personbil, buss eller lastbil gäller fortfarande.

7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 11 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Kontroll av att denna förordning följs skall anordnas så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Vid kontroller får fordonet provköras i den utsträckning som behövs för att kontrollen skall kunna genomföras. Sådan provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276).

Föreslagen lydelse

11 §¹

I fordonslagen (0000:000) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordonets färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll. Provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276).

Denna förordning träder i kraft den...

¹ Senaste lydelse 1998:1284.

8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter

Härigenom föreskrivs att 9 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Kontrollen bör genomföras så att den inte orsakar större olägenhet än som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Vid kontroller får fordonet provköras i den utsträckning som behövs för att kontrollen skall kunna genomföras. Sådan provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, fordonskungörelsen (1972:595), bilregisterkungörelsen (1972:599), bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276).

Föreslagen lydelse

9 §¹

I fordonslagen (0000:000) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordons färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll. Provkörning får ske även om det finns något hinder mot att bruka fordonet enligt denna förordning, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276).

Denna förordning träder i kraft den...

¹ Senaste lydelse 1998:1286.

9 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 a § yrkestrafikförordningen (1998:779) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

En polisman eller en sådan bilinspektör som avses i 91 § fordonskungörelsen (1972:595) får kontrollera om ett fordon som används i taxitrafik är utrustat med en taxameter av godkänd typ. Sådan kontroll får också utföras om det finns anledning att anta att ett fordon i nära anslutning till anträffandet har använts i taxitrafik. Polisman eller bilinspektören får även kontrollera om taxametern uppfyller kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

I samband med sådan kontroll som avses i första stycket får polisman eller bilinspektören provköra fordonet i den utsträckning som behövs för att kontrollen skall kunna genomföras. Fordonet får provköras även om det finns hinder mot att bruka det enligt

Föreslagen lydelse

7 kap.
3 a §¹

I fordonslagen (0000:000) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordon s färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll.

¹ Senaste lydelse 2000:28.

*fordonskungörelsen,
bilregisterkungörelsen
(1972:599) eller bilavgas-
förordningen (1991:1481).*

Denna förordning träder i kraft den...

10 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)

dels att 14 kap. 3 § skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas en ny paragraf, 4 kap. 15 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

15 a §

Till en tvåhjulig motorcykel eller en tvåhjulig moped klass I får inte kopplas en släpvagn med en bredd som överstiger 125 centimeter eller med en vikt som överstiger hälften av det dragande fordonets tjänstevikt minskad med vikten av bränsle och verktyg som hör till fordonet.

Till en tre- eller fyrehjulig motorcykel eller en tre- eller fyrehjulig moped får inte kopplas en släpvagn med en bredd som överstiger motorcykelns respektive mopedens bredd eller i något fall 200 centimeter eller med en vikt som överstiger hälften av det dragande fordonets tjänstevikt minskad med vikten av bränsle och verktyg som hör till fordonet.

14 kap.

3 §¹

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

a) 2 kap.

– 1 § fjärde stycket,

– 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,

– 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,

b) 3 kap.

– 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,

– 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,

– 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 57–62, 64, 65, 67–74, 76–78 eller 76–83 §,

c) 4 kap.

– 1, 2, 5–10, 15, 17, 18 eller 19–21 §,

d) 5 kap.

– 1 eller 3–5 §,

e) 6 kap.

– 3 eller 5 §,

f) 8 kap.

– 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller

g) 9 kap.

– 1 eller 2 §,

2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,

3. förbud mot trafik med

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

a) 2 kap.

– 1 § fjärde stycket,

– 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,

– 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,

b) 3 kap.

– 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,

– 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,

– 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 57–62, 64, 65, 67–74, 76–78 eller 76–83 §,

c) 4 kap.

– 1, 2, 5–10, 15, 15 a, 17, 18 eller 19–21 §,

d) 5 kap.

– 1 eller 3–5 §,

e) 6 kap.

– 3 eller 5 §,

f) 8 kap.

– 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller

g) 9 kap.

– 1 eller 2 §,

2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,

3. förbud mot trafik med

¹ Senaste lydelse 2000:456.

-
- | | |
|---|---|
| motordrivna fordon eller med fordon med viss största bredd, längd eller vikt enligt 10 kap. 10 § första stycket, om förbudet har utmärkts med vägmärke eller på annat tydligt sätt, | motordrivna fordon eller med fordon med viss största bredd, längd eller vikt enligt 10 kap. 10 § första stycket, om förbudet har utmärkts med vägmärke eller på annat tydligt sätt, |
| 4. annan föreskrift enligt 10 kap. 14 § än sådan som rör stannande eller parkering, eller | 4. annan föreskrift enligt 10 kap. 14 § än sådan som rör stannande eller parkering, eller |
| 5. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §. | 5. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §. |

Denna förordning träder i kraft den...

1 Inledning

1.1 Utredningsuppdraget

Utredningen skall enligt sina direktiv (dir. 1999:66) göra en översyn av gällande bestämmelser inom fordonsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet med översynen är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

I direktiven framhålls vissa särskilda krav som bör ställas på ett nytt regelsystem. Det bör stämma överens med det gällande EG-rättsliga regelsystemet, samtidigt som genomförandet av framtida harmoniseringar med EG-rätten bör underlättas. Uppdelningen mellan olika typer av författningar bör också vara renodlad, tydlig och överskådlig. Strukturen av gällande myndighetsföreskrifter på fordonsområdet bör anpassas till dessa krav.

Uppdraget omfattar även att överväga hur behandlingen av personuppgifter i Vägverkets databas över vägtrafikolyckor för bland annat statistikändamål bör författningsregleras. Detta inkluderar hur bestämmelserna om utlämnande av personuppgifter om trafikolyckor för den officiella statistiken bör utformas. Denna del av uppdraget skall ske med utgångspunkt i personuppgiftslagens reglering.

Utredningens direktiv återges i sin helhet som *bilaga* till betänkandet.

1.2 Utredningens arbete

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna, som representerar berörda departement, myndigheter och organ. Experterna står bakom de förslag som läggs fram. Genomgående används därför termerna "utredningen" och "vi".

Utredningsarbetet inleddes i oktober månad 1999.

Bakgrundsfakta om utredningsuppdragets delfrågor har samlats in på flera olika sätt. Utredningens sekreterare har gjort studiebesök hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning (Bilprovningen) samt hos dess dotterföretag Motortestcenter MTC AB. Utredningen har även fört diskussioner med ledningen för Bilprovningen bland annat rörande förändringar av inställesreglerna för kontrollbesiktningen.

Fakta och synpunkter har kontinuerligt erhållits från såväl Vägverkets fordonsavdelning som dess avdelning för trafikregistren.

Samråd har skett med Arbetsmiljöverket i frågor rörande asbestförekomst, med Försvarsmakten i frågor som rör militära fordon och med Sprängämnesinspektionen i frågor rörande brandfarliga och explosiva varor. Samråd har också skett med både polismyndigheter och med enskilda polismän ute på fältet. Utredningens sekreterare har dessutom deltagit vid polisens flygande inspektioner.

Utredningen har också hållit en hearing med representanter för företag och branschorganisationer inom fordonsområdet samt haft kontakter med länsstyrelserna.

För att få en inblick i EU:s utvecklingsarbete inom transport- och fordonssektorn samt i olika medlemsländers regelsystem har utredaren, sekreteraren och några av experterna sammanträffat med EG-kommissionens avdelning för fordonsfrågor (DG Enterprise) samt med RDW i Haag, dvs. Nederländernas centrum för fordonsteknik och information.

Utredningen har vidare haft samråd med den nu avslutade utredningen Avgasrening 2000 (M 1998:08).

I den del av utredningsuppdraget som avser behandlingen av personuppgifter i ett vägtrafikolycksregister har utredningen samrått med Statistikregelgruppen inom Justitiedepartementet och hämtat in synpunkter från Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Utredningen har haft ett tiotal sammanträden, vid vilka experterna har deltagit. Vid flera av sammanträdena har därutöver representanter för olika myndigheter och organisationer deltagit.

Utredningen lägger fram förslag till en fordonslag och en fordonsförordning samt förslag till en lag om registrering av vägtrafikolyckor. Förslagen föranleder upphävande av vissa författningar samt ändringar i ett antal författningar.

2 Allmänt om fordonslagstiftningen

2.1 Inledning

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

Sedan Sverige blev medlem i EU, eller egentligen redan när EES-avtalet skrevs under, har det tillkommit ett mycket stort antal direktiv på fordonsområdet som måste genomföras i svensk rätt. Detta har lett till att framför allt myndigheternas föreskrifter har svällt i både antal och omfång. Det har också fått betydelse för arbetet med regeringens förordningar, eftersom de många ändringarna av EG-direktiven har krävt återkommande ändringar i förordningstexterna.

Förutom EG-direktiv finns det flera andra internationella bestämmelser om fordon som är tillämpliga på svenska förhållanden. Det gäller olika internationella överenskommelser som Sverige har ingått.

I detta kapitel redogörs för de viktigaste svenska författningarna, EG-direktiven på fordonsområdet samt vissa andra internationella fordonsbestämmelser. I vissa fall tas även upp förändringar som föreslagits men ännu inte genomförts. Utöver de författningar som redovisas här finns ett stort antal föreskrifter på myndighetsnivå samt ett antal författningar av mer administrativ karaktär som har betydelse för fordonsområdet. Vidare har utelämnats de bestämmelser som avser trafikövervakning, trafikbrott, skatt och körkort.

2.2 Svensk fordonslagstiftning

2.2.1 Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen

Inledning

Fordonskungörelsen (1972:595, FK), omtryckt i SFS 2000:1166, och terrängtrafikkungörelsen (1972:594, TTK) är båda från början av 1970-talet. Kungörelserna präglas av det faktum att de till stora delar utformats för ganska länge sedan och att de är långa och svårlästa. De ändringar som har krävts, bland annat på grund av EG-direktiv, har pressats in i den gamla strukturen. Detta har medfört att kungörelserna är tämligen svåröverskådliga.

Fordonskungörelsen innehåller regler om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon. Undantag görs dock för terrängfordon, fordon för militära ändamål, fordon som är avsedda att användas av gående samt fordon som används inom inhägnat område under vissa förutsättningar. För terrängfordon finns motsvarande regler i terrängtrafikkungörelsen. Fram till den 1 oktober 1999 innehöll terrängtrafikkungörelsen även bestämmelser om trafik i terräng men dessa ingår numera i trafikförordningen (1998:1276).

Fordonskungörelsen

I de *inledande bestämmelserna* definieras bland annat ett stort antal begrepp som har betydelse för hela fordonsområdet. Trafikregisterutredningen har i sitt betänkande "Vägrafikregistrering" (SOU 1998:162) föreslagit att de centrala definitionerna i stället skall tas in i en särskild lag respektive förordning om vägrafikdefinitioner. Till dessa författningar skall sedan andra författningar kunna hänvisa.

Propositionen 2000/01:95 Lag om vägrafikregister, m.m. baseras på utredningens förslag.

Enligt fordonskungörelsens inledande bestämmelser är ägaren skyldig att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i kungörelsen eller bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av kungörelsen. Bestämmelserna om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för en bestämd tid om minst ett år innehavaren.

7–33 §§ fordonskungörelsen innehåller bestämmelser om *fordons beskaffenhet och utrustning*. Grundregeln (7 §) är att ett fordon får

användas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt är lämpligt för trafik. Oavsett vad som föreskrivs i övrigt om fordonets beskaffenhet och utrustning får det användas för provkörning eller bogsering eller liknande ändamål om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som har godkänts enligt EG-direktiv 70/156/EEG, 74/150/EEG eller 92/61/EEG eller särdirektiven till dessa ramdirektiv skall normalt anses överensstämma med svenska krav på fordons beskaffenhet och utrustning (7 a §), se vidare nedan avsnitt 2.3.1. Därefter följer ett antal bestämmelser med närmare krav i fråga om olika fordons beskaffenhet och utrustning. De är i många fall tämligen detaljerade.

Allmänna bestämmelser om kontroll av fordon finns i 34 och 35 §§. Enligt dessa bör kontroll av fordon anordnas så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt med hänsyn till kontrollens ändamål. Aktiebolaget Svensk Bilprovning (Bilprovningen), SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag är besiktningsorgan och skall pröva frågor om godkännande inom respektive bolags kontrollområde. Polisman, besiktningsorgan, bilinspektör, tekniskt biträde och den som Vägverket särskilt har förordnat får vid en besiktning eller inspektion av fordon undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Fordonet får provköras i den utsträckning som behövs även om det föreligger något författningsmässigt hinder mot fordonets brukande.

Registreringsbesiktning regleras i 36–47 §§. Sådan besiktning görs för att identifiera fordonet, fastställa de uppgifter om fordonet som enligt bilregisterkungörelsen (1972:599) skall föras in i bilregistret och för att undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg skall dock inte fordonets beskaffenhet och utrustning undersökas. Med vissa undantag får endast registrerade fordon registreringsbesiktigas. Om ett fordon som har godkänts vid registreringsbesiktning eller har tagits upp i ett typintyg har ändrats i vissa avseenden skall ägaren ställa in fordonet för registreringsbesiktning. Därvid skall uppges vilka ändringar som har gjorts. Om fordonet vid besiktningen är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall besiktningsorganet meddela körförbud för det. Om det har sådana brister att det inte kan godkännas men körförbud inte meddelas, skall besiktningsorganet förelägga ägaren att avhjälpa bristerna och inom en viss tid ställa in fordonet för besiktning. Ställs inte fordonet in i tid inträder körförbud. Om fordonet godkänns vid registreringsbesiktningen skall besiktningsorganet till Vägverket lämna de uppgifter om fordonet som skall föras in i bilregistret. Om fordonet inte

godkänns skall uppgift i stället lämnas om körförbud respektive föreläggande som har meddelats.

Mopedbesiktning regleras i 48–54 §§. Sådan besiktning sker för undersökning av fordons beskaffenhet och utrustning och för fastställande av att fordonet är att anse som en moped klass II. En EG-typgodkänd moped klass II får tas i bruk om den är försedd med ett typgodkännandemärke och är åtföljd av ett intyg om överensstämmelse. I annat fall får en moped klass II inte tas i bruk innan den har godkänts vid en mopedbesiktning. Om en godkänd moped klass II har ändrats i vissa avseenden får den inte brukas förrän den efter ändringen har godkänts vid en mopedbesiktning. Oavsett vad som angetts ovan får en moped användas för färd kortaste lämpliga väg till och från ett besiktningsorgan och, i vissa fall, för provkörning i samband med tillverkning eller reparation.

Typbesiktning regleras i 55–64 §§. Sådan besiktning av ett annat fordon än en motorcykel, en moped och ett släpfordon görs för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter som skall föras in i bilregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det besiktigade. Typbesiktning av en moped sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av att fordonstypen är att anse som en moped. Om fordonet är att anse som en moped skall det också fastställas om den tillhör klass I eller II. Av det sagda följer att reglerna om typbesiktning inte omfattar motorcyklar eller släpfordon. Vägverket prövar frågor om tillstånd till typbesiktning. Ett tillstånd kan återkallas om det finns skäl för det. Anmälan om typbesiktning görs hos ett besiktningsorgan. Om fordonet godkänns vid besiktningen skall besiktningsorganet tilldela det en typbeteckning samt till Vägverket lämna de uppgifter som skall föras in i bilregistret. Den som har tillstånd till typbesiktning får utfärda typintyg. Besiktningsorganen får hos den som har tillstånd till typbesiktning ta ut fordon, av en typ som blivit besiktigad och godkänd, för vidare undersökning. Om fordon av en typ som blivit besiktigad och godkänd i betydande omfattning avviker från typfordonet i fråga om beskaffenhet och utrustning får besiktningsorganet på begäran av Vägverket eller Naturvårdsverket meddela förbud mot att typintyg utfärdas. Ett sådant förbud skall upphävas om godtagbara åtgärder för rättelse har vidtagits. Om typintyg har utfärdats för ett fordon skall det anses som om fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning. EG-typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Vägverket när det gäller direktiven 70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG och de särdirektiv som berör Vägverkets verksamhetsområde. EG-typgodkännande av system, komponenter eller

separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Naturvårdsverket när det avser särdirektiven 70/220/EEG, 72/306/EEG, 77/537/EEG, 88/77/EEG, 97/24/EG och 2000/25/EG. Vägverket och Naturvårdsverket skall fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt respektive direktiv.

Exportvagnsbesiktning regleras i 65 §. Om någon som är bosatt i utlandet har förvärvat en personbil eller en motorcykel här i landet och han efter en tillfällig vistelse här tänker föra ut bilen ur riket, får han använda bilen här endast om den är införd i en exportvagnsförteckning. Exportvagnsbesiktning av en personbil eller en motorcykel sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter om fordonet som skall föras in i exportvagnsförteckningen.

I den ovan nämnda propositionen Lag om vägtrafikregister, m.m. föreslås att exportvagnsregistreringen enligt exportvagnskungörelsen (1964:39) tas bort och ersätts med institutet ”tillfällig registrering” som regleras i lagen om vägtrafikregister. Genom den tillfälliga registreringen förs olika former av interimistisk registrering av fordon – exportvagnslicens, interimislicens och turistvagnslicens – samman till ett enhetligt regelsystem. Institutet omfattar såväl EU/EES-fordon som tredjelandsfordon, dvs. fordon som förs till eller från ett land utanför EU. Bestämmelserna är differentierade beroende på om fordonet efter en viss tid slutligen skall registreras i det svenska vägtrafikregistret (bilregistret) eller ej. Förfarandet innebär bland annat att exportvagnsbesiktningen ersätts med en registreringsbesiktning. Fordonskungörelsens bestämmelse om exportvagnsbesiktning kan då utgå.

Kopplingsbesiktning regleras i 66–68 §§. Sådan besiktning sker för fastställande av att kopplingsanordningen mellan en bil och en släpvagn är i föreskrivet skick. En släpvagn med en totalvikt över tre ton får dras av en bil endast om den har godkänts för koppling till bilen, om inte Vägverket föreskriver annat. Vissa undantag görs dock. Vid besiktningen skall bilen och släpvagnen ställas in samtidigt. Om släpvagnen godkänns för koppling till bilen skall besiktningsorganet utfärda ett kopplingsintyg. Intyget eller en bestyrkt avskrift av det skall medföras under färd med släpvagnen och på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller polisman.

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

skall få registreras som utryckningsfordon. Vissa undantag finns dock. Om fordonet godkänns vid besiktningen skall besiktningsorganet utfärda ett lämplighetsbevis. Eventuella villkor skall anges i beviset. Lämplighetsbeviset eller en bestyrkt avskrift av det skall medföras i vissa fall och på tillsägelse visas upp för en bilinspektör eller en polisman. Besiktningsorganet får återkalla ett godkännande om fordonet inte längre är lämpligt för den avsedda användningen.

Kontrollbesiktning regleras i 74–89 §§. Sådan besiktning sker för kontroll av den beskaffenhet och utrustning hos fordonet som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och för kontroll av att kraven i fråga om taxameter är uppfyllda. Periodiskt återkommande kontrollbesiktning skall ske för fordon från och med 1951 års modell. Besiktningen utförs av ett besiktningsorgan. En bil med en totalvikt av högst 3,5 ton skall ställas in för kontrollbesiktning första gången under den inställetstermin vars inställesemånad infaller 34 månader efter den månad då bilen första gången togs i bruk, andra gången två år senare och därefter årligen under inställetsterminen. En bil och en bildragen släpvagn med en totalvikt över 3,5 ton skall ställas in första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter föregående fullständiga kontroll- eller registreringsbesiktning. En bildragen släpvagn med en totalvikt av högst 3,5 ton och en motorcykel skall ställas in första gången senast två år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter föregående fullständiga kontroll- eller registreringsbesiktning. Om mer än tio år har förflutit sedan fordonet togs i bruk skall dock besiktning ske varje år. Motorredskap klass I samt av sådana fordon dragna släpvagnar skall ställas in till kontrollbesiktning senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter föregående fullständiga besiktning. Från dessa regler görs undantag för ett flertal fordon för speciella ändamål. Inställetsterminen består av inställesemånaden och de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna. Inställesemånaden bestäms efter sista siffran i registreringsnumret. Om ett fordon vid kontrollbesiktningen är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall besiktningsorganet meddela körförbud för det. Körförbudet gäller till dess ny besiktning sker. Om fordonet har sådana brister att det inte kan godkännas, men körförbud inte meddelas, skall besiktningsorganet förelägga ägaren att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Föreläggande skall dock inte utfärdas om bristerna endast är enkla och inte har förekommit vid den senaste besiktningen eller inspektionen. Trots föreläggande om kontrollbesiktning får ägaren i stället låta prova fordonet vid en ackrediterad

verkstad. Om det vid en kontrollbesiktning eller en flygande inspektion visar sig att ett fordon har ändrats skall ägaren föreläggas att ställa in fordonet till registreringsbesiktning inom en månad. Besiktningsorganen skall lämna uppgift om kontrollbesiktning till Vägverket respektive Försvarsmakten.

Övervakning genom Vägverket regleras i 90 §. Enligt denna bestämmelse får Vägverket förelägga ägare av motorfordon och släpfordon att inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Om fordonet inte ställs in i tid inträder körförbud.

Flygande inspektion regleras i 91–97 §§. Flygande inspektion sker för kontroll av beskaffenhet och utrustning av ett motordrivet fordon eller ett 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. Inspektionen skall förrättas av en polisman eller en bilinspektör som Rikspolisstyrelsen har förordnat. Förrättningsmannen får biträdas av en tekniker. Om det vid inspektionen visar sig att fordonet har brister som är ringa från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt skall förrättningsmannen påpeka dessa för ägaren. Om bristerna 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 ägaren föreläggas att avhjälpa dem. Om fordonet har andra brister skall ägaren föreläggas att avhjälpa dem och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning, låta prova fordonet hos en ackrediterad verkstad eller för en polismyndighet eller en bilinspektör styrka att bristerna har avhjulpts. Om ett föreläggande inte följs inträder körförbud för fordonet. Om körförbud eller föreläggande meddelas vid en flygande inspektion skall ett bevis om det överlämnas till föraren av fordonet. Förrättningsmannen skall i fråga om registrerade fordon till Vägverket lämna uppgift om flygande inspektion. Besiktningsorgan, ackrediterade verkstäder, polismyndigheter eller bilinspektörer skall lämna uppgift till Vägverket när någon har följt ett föreläggande. Om ett förbud eller föreläggande utfärdas skall fordonets ägare underrättas om han inte är med vid inspektionen. I fråga om fordon som är registrerade i bilregistret sänds underrättelsen från Vägverket. I fråga om andra fordon skall förrättningsmannen lämna en sådan underrättelse.

Inspektion hos försäljare regleras i 98–100 §§. Sådan inspektion kan företas hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen. Inspektionen utförs av en bilinspektör. Förrättningsmannen har rätt att

få tillträde till lokaler och områden där fordon är uppställda. Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas.

Övervakning genom polisman regleras i 101 §. Även om en flygande inspektion inte har utförts får en polisman meddela körförbud för en personbil, en lätt lastbil, en motorcykel, en moped eller ett lätt släpfordon, om det klart framgår att fordonet har så stora brister att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Om bristerna inte är så stora, men ändå klart är av mer än ringa betydelse, får ägaren i stället föreläggas att avhjälpa bristerna och inom viss tid ställa in fordonet för kontrollbesiktning. Om föreläggandet inte följs inträder körförbud för fordonet. Övervakning genom polisman får ske om fordonet har anträffats på väg eller under sådana omständigheter att det finns anledning anta att det strax dessförinnan har använts på vägen.

I 102–104 a §§ finns bestämmelser med *bemyndiganden* för Socialstyrelsen och Vägverket att utfärda kompletterande föreskrifter i vissa avseenden.

Ansvarsbestämmelser finns i 105–114 §§. Om någon bryter mot vissa angivna bestämmelser i kungörelsen kan han dömas till böter. Det finns också en bestämmelse som säger att om fordon framförs i strid mot kungörelsen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av den, skall en polisman hindra fortsatt färd som inte kan ske utan påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.

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

Terrängtrafikkungörelsen

Terrängtrafikkungörelsen gäller terrängfordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av terrängfordon. Kungörelsen är uppbyggd på samma sätt som fordonskungörelsen och innehåller samma typ av bestämmelser. I inledningen definieras viktiga begrepp och samma grundläggande bestämmelser finns som i fordonskungörelsen. Därefter behandlas terrängfordons beskaffenhet och utrustning i ett antal paragrafer.

I avsnittet om kontroll av terrängfordon görs ofta rena hänvisningar till fordonskungörelsen. I övrigt är bestämmelserna i stort sett utformade på samma sätt som där. Vissa bestämmelser har dock ändrats något för att reglera förhållanden som är specifika för terrängfordon. Exempelvis krävs en lämplighetsbesiktning för att ett terrängfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran och för att ett terrängmotorfordon skall få användas i en uthyrningsrörelse. Kontrollbesiktning skall ske inom ett år efter närmast föregående besiktning i fråga om ett registrerat terrängfordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och ett registrerat terrängmotorfordon som används i en uthyrningsrörelse. Regler om kopplingsbesiktning, exportvagnsbesiktning och övervakning genom polisman saknas.

Även terrängtrafikkungörelsen avslutas med bestämmelser om bemyndiganden, ansvar och överklagande.

Ändringar i terrängtrafikkungörelsen m.m.

Efter förslag i en promemoria som arbetats fram inom Näringsdepartementet har beslutats vissa ändringar i terrängtrafikkungörelsen och bilregisterkungörelsen, som innebär att reglerna om typgodkännande och registreringsbesiktning av terrängskotrar har förenklats och nu baseras på sådan CE-märkning som avses i lagen (1992:1534) om CE-märkning och i maskindirektivet (98/37/EG). För att få användas i Sverige skall en terrängskoter vara försedd med CE-märkning, åtföljande EG-försäkran om överensstämmelse samt vara typ- eller registreringsbesiktigad, registrerad och vid färd under mörker försedd med belysning och reflexanordningar.

2.2.2 Fordonsregistrering

Bilregisterkungörelsen

Bilregisterkungörelsen (1972:599) innehåller regler om registrering av motordrivna fordon, släpfordon och terrängsläp samt regler om kontroll av sådana fordon genom registret (1 §). Vägverket är registreringsmyndighet och prövar frågor enligt kungörelsen om inte något annat är särskilt föreskrivet (2 §). Bilregistret förs av Vägverket genom automatisk databehandling (70 §). Enligt huvudregeln i 8 § skall en bil, en motorcykel, en traktor, ett motorredskap klass I, en moped klass I, ett terrängmotorfordon, ett motorredskap klass II när det används för vissa typer av transporter, ett släpfordon som dras av en bil samt en

släpvagn som dras av vissa typer av fordon vara registrerade för att få brukas. Vissa undantag finns dock.

Frågor om registrering prövas efter en *ansökan* 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 registrerade i det militära fordonsregistret samt fordon som är motorredskap, dock inte bilar som är ombyggda till motorredskap. Frågor om registrering prövas efter en *anmälan från Tullverket* sedan fordonet har förtullats för fordon som är eller har varit införda i exportvagnsförteckning samt för annat fordon än EG-typgodkänt fordon som av andra än registrerade importörer har förts in till Sverige för stadigvarande bruk här i landet. För andra fordon prövas frågan om registrering efter en *anmälan från besiktningsorgan* sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning (10 §).

En ansökan om registrering skall göras skriftligen av fordonets ägare. Den skall innehålla respektive åtföljas av vissa angivna uppgifter och handlingar, bland annat uppgifter om ägaren och om fordonet, typintyg, intyg om överensstämmelse med ett EG-typgodkännandeintyg och bevis om trafikförsäkring (11 och 12 §§).

I samband med registreringen skall Vägverket tilldela fordonet ett registreringsnummer och utfärda ett registreringsbevis (14 §). Därefter skall Vägverket tillhandahålla registreringsskyltar (17 §).

Ett kontrollmärke utfärdas för alla registrerade fordon utom lätt terrängvagn, moped klass I och terrängskoter under förutsättning att fordonet inte är avställt, föreskriven trafikförsäkring finns, förbud att bruka fordonet inte gäller enligt vissa författningar samt att körförbud inte gäller (28 §). Fordonsägaren skall utan oskäligt dröjsmål fästa märket på fordonets registreringsskylt (30 §).

Vid registreringen ställs sådana fordon av för vilka vissa handlingar eller uppgifter saknas samt fordon som skall genomgå registreringsbesiktning efter registreringen. Ett fordon skall även ställas av om ägaren begär det (34 §). Ett beslut om att avställningen skall upphöra fattas efter en anmälan från fordonets ägare eller efter det att saknade handlingar eller uppgifter kommit in (36 §).

Saluvagnslicens för brukande av oregistrerade eller avställda fordon får meddelas den som yrkesmässigt driver tillverkning eller transport av eller handel med motordrivna fordon, släpfordon eller terrängsläp (38 §). Med stöd av licensen får tillståndshavarens fordon användas i viss omfattning (40 §).

Ett körtillstånd för visst brukande av ett fordon som ställts av får meddelas fordonets ägare efter ansökan (45 §). Körtillståndet gäller under en månad och skall medföras under färd (46 §).

Ett oregistrerat fordon får användas kortaste lämpliga väg till och från ett besiktningsorgan för registreringsbesiktning.

Om de registrerade förhållandena ändras, t.ex. vid ägarbyte, skall detta anmälas till Vägverket (51–58 §§).

Ett fordon registreras av efter en skriftlig anmälan av fordonets ägare, om denne visar att fordonet har förstörts, fordonet har ändrats så att det inte längre kan hänföras till registreringspliktigt fordonslag, fordonet har registrerats i det militära fordonsregistret, det visas att fordonet varaktigt har förts ut ur landet eller om fordonet har frånhänts ägaren genom brott och inte har anträffats inom två år därefter (59 §). Vidare får fordonet avregistreras om den registrerade ägaren under tre år i följd inte har kunnat anträffas för uttagande av skatt eller om fordonet under tre år i följd har varit avställt och omständigheterna visar att det sannolikt inte finns i behåll (61 §).

Registreringsbeviset innehåller de tekniska uppgifter om fordonet som behövs vid användning eller kontroll av detta (73 §). Ett nytt registreringsbevis skall utfärdas när någon uppgift i beviset ändrats eller när det använts för anmälan eller ansökan enligt kungörelsen (75 §).

I övrigt finns i bilregisterkungörelsen bestämmelser om avgifter, bemyndiganden, straff och överklagande. Vissa beslut får överklagas hos regeringen och vissa hos Länsrätten i Örebro län.

I bilagan till kungörelsen regleras vilka uppgifter bilregistret skall innehålla.

Ny vägtrafikregisterlagstiftning

I december 1998 lade Trafikregisterutredningen fram betänkandet Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162) med förslag till ny författningsreglering av vägtrafikregistreringen. För att tillgodose regeringsformens krav på lagform anges de grundläggande kriterierna för fordonsregistreringen och därmed bland annat för uttaget av fordonskatt, dvs. registreringsplikten, i en ny *lag om vägtrafikregister*. Även de från integritetssynpunkt viktiga ändamålen och avgränsningarna för personregistreringen föreslås få lagform, liksom regleringen av övergripande registerfrågor i anslutning till personuppgiftslagen. Ett samlat *vägtrafikregister* föreslås för att tillgodose de behov som samhället har av kontroll, identifiering och information på vägtrafikområdet. Övriga bestämmelser på området samlas i *förordningen om vägtrafikregister*. Överklagande av beslut enligt dessa författningar får ske hos Länsrätten i Örebro län. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

De centrala fordonsdefinitionerna på vägtrafikområdet tas in i en lag om vägtrafikdefinitioner. Övriga definitioner tas in i en förordning om vägtrafikdefinitioner.

Förfarandet vid fordonsregistreringen förenklas och bestämmelsernas materiella innehåll anpassas till Vägverkets tekniska utvecklingsarbete och till den verklighet som råder. Verket får ett generellt bemyndigande som innebär att uppgifter får lämnas genom datakommunicering. Nya bestämmelser om registreringsbevis knyter an till ett förslag till EG-direktiv om registreringsbevis för motorfordon och deras släpfordon, som reglerar vilka uppgifter ett registreringsbevis skall respektive kan innehålla. Fordonsanalysdatabasen (FAD) skall innehålla uppgifter avseende enskilda fordon från kontrollbesiktningar och flygande inspektioner.

Reglerna om saluvagnslicens, som utredningen kallar *saluvagnsregistrering*, reformeras i viss omfattning. Registrering skall meddelas om det inte föreligger särskilda skäl att avslå en ansökan. Möjligheten att återkalla en registrering finns kvar.

De skilda formerna för interimistisk registrering av fordon – exportvagnslicens, interimslicens och turistvagnslicens – förs samman till ett enhetligt regelsystem, tillfällig registrering. Exportvagnskungörelsen (1964:39), kungörelsen om interimslicens (1973:766) och turistvagnskungörelsen (1972:601) föreslås därmed upphävas. Vidare lämnas ett utkast till reglering av rätten att i Sverige bruka utlandsregistrerade fordon. Det har utformats i nära anslutning till ett föreliggande förslag till EG-direktiv rörande beskattning av fordon för privat bruk. Vissa av bestämmelserna i förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige förs därmed enligt förslaget över till den nya förordningen om vägtrafikregister.

En möjlighet införs att vid en fordonsöverlåtelse i vägtrafikregistret anteckna att en näringsidkare har överlåtit fordonet genom kreditköp med förbehåll om återtaganderätt.

Vidare föreslås vissa nya bestämmelser rörande gallring av registeruppgifter, straff och avgifter. Det skall genomgående krävas subjektivt rekvisit (uppsåt eller oaktsamhet) i fråga om brott på vägtrafikregisterområdet.

Propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. baseras i allt väsentligt på utredningens förslag. I förslaget till lag om vägtrafikregister tas dock upp ett större antal av de bestämmelser som i utredningens förslag avsågs regleras i förordningsform. I förhållande till det förslaget innehåller regeringens lagförslag bland annat bestämmelser om brukande av oregistrerade och avställda fordon och undantag från registreringsplikten. Vidare innehåller lagförslaget

bestämmelser om saluvagnslicens (jfr den ovan beskrivna saluvagnsregistreringen) och om tillfällig registrering.

Propositionen innehåller även förslag till en lag om vägtrafikdefinitioner (se vidare textavsnitt 5) samt förslag till ändringar i ett antal lagar. Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2001.

2.2.3 Avgaslagstiftningen

Bilavgaslagen

Bilavgaslagstiftningen utgör ett komplement till fordonskungörelsen och reglerar gällande krav beträffande avgaser. Bilavgaslagen (1986:1386) syftar till att förebygga att bilar och andra motorfordon orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och andra ämnen (1 §).

Bilar delas in i miljöklasser (2 a §). Kravet på miljöklassning är tillämpligt på personbilar, men däremot omfattas inte tunga bensindrivna fordon med en totalvikt över 3 500 kg. Klass 3 motsvarar grundkrav, medan klass 1 och 2 har strängare krav. Meningen är att miljöklasssystemet skall kopplas till ekonomiska styrmedel.

Tillverkaren ansvarar, under vissa förutsättningar, för avgasreningens funktion även efter det att bilarna har tagits i bruk (6 och 7 §§). Tillverkarens ansvar delas upp i en offentligrättslig och en civilrättslig del. Det offentligrättsliga ansvaret innebär att tillverkaren kan åläggas att vidta rättelse om en fordonstyp inte uppfyller kraven på avgasreningssystemets hållbarhet. Det civilrättsliga ansvaret omfattar enskilda bilar. Tillverkaren ansvarar gentemot ägarna för att brister åtgärdas kostnadsfritt om fordonen inte uppfyller gällande krav.

Tillsynen över lagens efterlevnad sköts av Naturvårdsverket. En tillverkare måste utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de fordon, fordonsdelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen (4 och 5 §§).

Vidare finns i lagen bestämmelser om avgifter och överklagande.

Bilavgasförordningen

Bilavgasförordningen (1991:1481) innehåller föreskrifter för samtliga bilar, motorcyklar och mopeder som är utrustade med förbränningsmotorer. Vissa fordon undantas dock. Förordningen innehåller närmare bestämmelser om avgasreningskrav och miljöklasser. I fem bilagor regleras de närmare kraven för olika fordonstyper. I 13 § föreskrivs om hållbarhetskontroller. Därvid skall så många representativa bilar som

behövs väljas ut för provning. Om medelvärdet av utsläppen av något ämne från dessa bilar överstiger gränsvärdena eller om det finns andra väsentliga brister får Naturvårdsverket förelägga tillverkaren att vidta åtgärder.

Vidare finns bestämmelser om kontrollavgift, bemyndiganden, tillsyn och överklagande.

Förslag till nya bestämmelser på avgasområdet

Utredningen Avgasrening 2000 lade i mars 2000 fram betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12) med förslag till ny reglering på avgasområdet. Utredningen föreslår att en *lag om motorfordons avgasrening* och en *lag om avhjälpande av fel på bilar avgasreningssystem* skall ersätta den gällande bilavgaslagen.

Lagen om motorfordons avgasrening omfattar, liksom bilavgaslagen, bilar, motorcyklar och mopeder. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om krav på motorfordons avgasrening (vilka preciseras i följdslagstiftningen), om typgodkännandeförfarandet, om miljöklassindelning av bilar samt tillverkarens ansvar för av honom tillverkade fordon. Vidare föreslås en bestämmelse om fordonsägarens ansvar för att hans fordon är i godkänt skick. Genom nya EG-regler, som innebär ett utvidgat tillverkaransvar för lätta bilar, har typgodkännandemyndigheten fått en framträdande roll och har hand om uppföljningen av de bilar som myndigheten godkänt. Därför har i lagen tagits in vissa bestämmelser om typgodkännandeförfarandet. Utredningen framhåller dock att dessa eventuellt kan tas in i den allmänna fordonslagstiftningen om översynen av denna leder fram till att det är lämpligt. Det för Sverige särskilda tillverkaransvaret för tunga bilar föreslås finnas kvar i avvaktan på att ett sådant ansvar införs även inom EU omkring år 2005. Utredningen föreslår vidare att det skall bli straffbelagt att ändra eller på annat sätt göra ingrepp i de utsläppsbegränsande anordningarna på ett motorfordon. Det nuvarande miljöklasssystemet ersätts med miljöklasser, vars beteckningar utgår från det år som avgaskraven börjar tillämpas vid nya typgodkännanden inom EU. Miljöklasser beslutas av Vägverket. Naturvårdsverkets och Vägverkets beslut skall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol med krav på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Det civilrättsliga ansvaret gentemot enskilda bilägare förs över på vissa säljare av bilar och föreslås tas in i en lag om avhjälpande av fel på bilar avgasreningssystem. Ansvaret avses omfatta enbart lätta bilar under 3 500 kg och skall i fortsättningen ligga på den näringsidkare

som i sin yrkesmässiga verksamhet har släppt ut bilen på den svenska marknaden.

2.2.4 Trafikförordningen

Trafikförordningen (1998:1276) trädde i kraft den 1 oktober 1999 och ersatte då vägtrafikkungörelsen (1972:603) och stora delar av terrängtrafikkungörelsen. Förordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng. De flesta bestämmelserna har karaktären av allmänna trafikregler om uppträdandet i trafiken för olika kategorier av trafikanter, men det finns även mer speciella bestämmelser om viss utrustning på fordon under vissa förhållanden samt om fordons last. Vidare finns bestämmelser om lokala trafikföreskrifter, undantag, bemyndiganden, straff och överklagande.

2.2.5 Yrkestrafiklagstiftningen

Yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen

Yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779) gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Lagen innehåller bestämmelser om trafiktillstånd, taxiförarlegitimation, internationella vägtransporter, återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation, straff, överklagande och bemyndiganden.

Förordningen innehåller bland annat närmare bestämmelser om trafiktillstånd, taxiförarlegitimation, internationella vägtransporter, kontrollen av yrkesmässig trafik, yrkestrafikmärkning av fordon och särskilda bestämmelser om taxitrafik (däribland taxameter).

Övriga författningar

Bestämmelser som berör yrkesmässig trafik finns även i t.ex.

- lagen (1998:492) om biluthyrning,
- förordningen (1998:780) om biluthyrning,
- lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,
- förordningen (1970:340) om skolskjutsning,
- förordningen (1979:785) om yrkestrafikregister,

- förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,
- förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,
- förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
- lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
- lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,
- förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik,
- containerlagen (1980:152),
- containerförordningen (1980:640),
- lagen (1982:821) om transport av farligt gods, samt
- förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.

2.2.6 Övriga författningar på fordonsområdet

Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet skall nationell typbesiktning, registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och andra slag av nationella besiktningar beträffande fordon utföras av de besiktningsorgan som anges i lagen. Besiktningsorganen är Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag. För varje organ anges det besiktningsområde som organet skall utföra besiktningar för. Besiktningsorganen skall ha en oberoende ställning, men regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utövandet av besiktningsverksamheten m.m. Ett besiktningsorgan får under vissa förutsättningar utnyttja provningsresultat från tillverkare eller andra. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över besiktningsorganens verksamhet. Därvid har SWEDAC rätt att få tillträde till lokaler samt att få upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Besiktningsorganen får ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för besiktningarna. Besiktningsorganen skall lämna bidrag till SWEDAC för att täcka kostnaderna för dess verksamhet enligt lagen. Bidragets storlek fastställs av regeringen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna åt ett besiktningsorgan att besluta i ärenden som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon.

Lagen om teknisk kontroll

Lagen (1992:1119) om teknisk kontroll tillämpas i fråga om organ som anmäls för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt bestämmelser som gäller inom EES, riksmätplatser, ackreditering genom SWEDAC samt skyldighet att godta vissa utländska provningsresultat m.m. Lagen innehåller bland annat bestämmelser om organ som skall anmälas till EU och ackreditering genom SWEDAC. Med ackreditering avses en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. SWEDAC har bland annat hand om ackreditering av laboratorier för provning eller mätning, certifieringsorgan för certifiering av produkter, kvalitetssystem eller personal samt ackreditering av besiktningsorgan för besiktning eller liknande kontroll. I sistnämnda hänseende märks att SWEDAC ansvarar för ackreditering av bland annat de verkstäder som ombesörjer viss uppföljning av förelägganden i samband med bland annat kontrollbesiktning, s.k. efterkontroll. SWEDAC utövar också tillsyn över verksamhet som avses i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. En ackreditering får återkallas om organet inte längre uppfyller fordringarna för ackreditering eller i väsentligt avseende bryter mot de villkor som gäller för verksamheten. – Lagen kompletteras av förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll.

Författningar till skydd för miljö eller liv och hälsa

Förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon gäller både kopplingsbelägg och bromsbelägg. Personbilar och motorcyklar som vid registreringsbesiktning eller personbilar som vid typbesiktning (motorcyklar typbesiktigas inte längre, se ändring i FK genom SFS 1998:1263) betecknats som 1988 eller senare års modell, lastbilar och bussar som vid sådan besiktning betecknats som 1989 eller senare års modell och andra motordrivna fordon och släpfordon som tillverkas från och med den 1 juli 1988 får inte vara utrustade med asbesthaltiga friktionsbelägg när de saluförs eller överläts. Arbetsmiljöverket (tidigare Arbetarskyddsstyrelsen, se SFS 2000:764) ger ut kompletterande föreskrifter.

Förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor gäller inte enbart fordon, men med stöd av denna förordning ställs krav på kontroll av installation av gasolanläggningar i husvagnar och husbilar. Sprängämnesinspektionen har gett ut kompletterande föreskrifter.

Förordningen (1995:555) om HFC (ofullständigt halogenerade fluorkarboner) ger Naturvårdsverket bemyndigande att meddela föreskrifter om HFC. Med stöd därav har föreskrifter meddelats bland annat beträffande kylanläggningar i fordon.

Gemensamt för de tre författningar som nämnts ovan är att det i samband med vissa besiktningar som regleras i fordonskungörelsen (36, 55 och 82 §§ FK) ställs krav på att fordonsägaren skall visa att fordonet uppfyller kraven enligt förordningarna. Detta kan ske genom olika intyg.

Förordningen om fordon i internationell vägtrafik i Sverige

Förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige innehåller bestämmelser om registrering samt beskaffenhet och utrustning avseende fordon som är i internationell vägtrafik i Sverige. Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands, fordonet inte är registrerat i Sverige och fordonet har förts in till Sverige för tillfälligt brukande här.

Ett fordon i internationell vägtrafik i Sverige skall, med vissa undantag, vara registrerat i en främmande stat. Vid färd med fordonet skall registreringsbeviset medföras. Ett registrerat fordon skall vara försett med registreringsskyltar samt nationalitetsmärke. I propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. föreslås att de bestämmelser som rör registrering skall utgå ur förordningen och i stället arbetas in i den nya lagen om vägtrafikregister.

Vissa bestämmelser i fordonskungörelsen om fordons beskaffenhet och utrustning gäller i tillämpliga delar för fordon i internationell trafik i Sverige. Vissa undantag görs dock.

Särskilda regler gäller för nordiska fordon. Därutöver finns bestämmelser om bemyndiganden och om straff m.m.

Kungörelsen 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

Tillverkare av utrustning eller delar till ett motordrivet fordon eller släpfordon (fordonsdetaljer) får hos Vägverket ansöka om att erhålla typgodkännande av en fordonsdetalj som stämmer överens med

föreskrifterna i ett reglemente som Sverige har antagit som bilaga till en internationell överenskommelse, som regleras i kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. Om typgodkännande meddelas skall Vägverket meddela sökanden tillstånd att anbringa ett sådant märke som anvisas i reglementet på varje av honom tillverkad fordonsdetalj som överensstämmer med den godkända typen. Vägverket får återkalla tillståndet om det finns anledning till det. En fordonsdetalj som är försedd med det anvisade märket skall anses stämma överens med vad som föreskrivs i fordonskungörelsen, och med stöd därav meddelade föreskrifter, om detaljens beskaffenhet. Detta gäller även beträffande en fordonsdetalj som typgodkänts och tillverkats i en främmande stat, om den har typgodkänts enligt ett reglemente som av Sverige har antagits som bilaga till överenskommelsen i förhållande till den främmande staten. Om någon använder ett märke utan tillstånd eller i strid med kungörelsen döms han till böter. Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter för tillämpning av kungörelsen och tillämpliga reglementen skall hållas tillgängliga hos verket.

För närvarande finns det 112 reglementen som gäller ECE-typgodkännande av olika fordonsdetaljer. Reglementena utarbetas under ledning av UN/ECE (United nations economic commission for Europe). I avsnitt 9.1 behandlas den internationella överenskommelsen utförligare.

Militära vägtrafikkungörelsen

Militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) innehåller särskilda bestämmelser om trafik på väg eller i terräng med fordon som används av Försvarmakten, Försvarets materielverk och Försvarets radioanstalt samt om beskaffenhet och utrustning av sådana fordon. Vidare innehåller kungörelsen bestämmelser om registrering och annan kontroll av fordon som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk och Försvarets radioanstalt eller som brukas av någon av dessa myndigheter och inte är registreringspliktigt enligt bilregisterkungörelsen, behörighet att föra motorfordon, terrängmotorfordon och traktor som brukas av Försvarmakten samt om utbildning av motorfordonsförare inom Försvarmakten.

I 4 § återfinns en generell regel som säger att om andra bestämmelser åsidosätts med stöd av militära vägtrafikkungörelsen så

skall den särskilda omsorg och varsamhet iakttas och de särskilda åtgärder vidtas som betingas av omständigheterna för att förekomma trafikolycka eller skada på vägen eller i terrängen och för att underlätta framkomligheten för övrig trafik. Enligt 5 § får undantag från kungörelsen och från vissa andra författningar på trafikområdet medges, om det är oundgängligen nödvändigt för att genomföra en militär operation.

Därefter följer ett antal bestämmelser som gäller trafikregler och lokala trafikföreskrifter.

24–29 §§ handlar om fordon's beskaffenhet och utrustning. Försvarmakten meddelar, efter samråd med Vägverket, särskilda föreskrifter beträffande beskaffenhet och utrustning hos fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål. Sådana fordon får i vissa avseenden brukas oberoende av utrustningskraven i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen. Till en motorcykel får kopplas en annan motorcykel eller en släpvagn. En lastbil eller ett fordon som har kopplats till ett motordrivet fordon får användas för befordran av Försvarmaktens personal utan krav på lämplighetsbesiktning. Ett fordon som finns upptaget i bilregistret men brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt skall vara försett med en kronskylt.

Registrering av fordon behandlas i 30–37 §§. Motordrivna fordon, släpfordon eller terrängsläp som tillhör eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt och inte är registreringspliktiga enligt bilregisterkungörelsen skall registreras i det *militära fordonsregistret*, som förs av Försvarmakten. Detta gäller dock inte mopeder klass II eller fordon som är avsedda att föras av gående. Om ett fordon är registreringspliktigt får det bara användas om det är upptaget i det militära fordonsregistret och är försett med en registreringsskylt. Vissa undantag görs dock. Fordon som inte tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål får registreras i det militära fordonsregistret endast om de har godkänts vid en registreringsbesiktning eller har tagits upp i ett typintyg och därefter inte har ändrats. Om ett fordon som redan är upptaget i det militära fordonsregistret ändras efter det att det har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg, skall det inom tre veckor från det att ändringen skedde ställas in till besiktning. Vid registrering i det militära fordonsregistret av ett fordon som är upptaget i bilregistret lämnar Försvarmakten uppgift om det till Vägverket. Om ett fordon som är upptaget i det militära fordonsregistret överlåts, skall fordonet avföras från registret före överlämnandet till den nye ägaren.

Besiktning av fordon för registrering i det militära fordonsregistret får utföras av en militär besiktningsman. Bestämmelser om löpande

kontroll och kopplingsbesiktning av fordon som tillhör Försvarmakten meddelas av Försvarmakten. I fråga om fordon som används under militära övningar får flygande inspektion eller besiktning av en polisman ske endast om det finns uppenbar anledning anta att fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan fara för trafiksäkerheten. Bestämmelserna om besiktning finns i 38–45 §§.

I 46–53 §§ finns i fråga om behörighet att föra motorfordon bestämmelser som avviker från körkortslagens bestämmelser.

I fråga om fordon som ägs eller brukas av Försvarmakten, Försvarets materielverket och Försvarets radioanstalt eller andra myndigheter vid militär övning skall bestämmelserna om ansvar för ägare eller brukare av fordon i fordonskungörelsen, terrängtrafikkungörelsen, bilavgasförordningen, bilregisterkungörelsen och trafikförordningen tillämpas på den eller de befattningshavare av lägst fänriks tjänstegrad eller tjänsteställning, som utsetts att ansvara för fordonen. Om en sådan befattningshavare har gjort vad som ankommer på honom för att förebygga en förseelse och om en sådan ändå sker på grund av en överordnads åtgärd eller vållande, tillämpas bestämmelserna på den överordnade (54 §).

I de avslutande bestämmelserna regleras överklagande.

Förordningen om registrering m.m. vid försäljning av vissa fordon som är införda i det militära fordonsregistret

Vid försäljning av ett motorfordon eller en med gummihjul eller band försedd traktor eller ett släpfordon eller ett terrängfordon, som är infört i det militära fordonsregistret, skall utdrag ur det registret samt, i förekommande fall, bevis om tidpunkten för senaste verkställda kontrollbesiktning lämnas till den nye ägaren. För sådana fordon gäller bilregisterkungörelsens bestämmelser om typintyg i stället utdraget ur det militära fordonsregistret. Trafikregisterutredningen har föreslagit att förordningen (1945:625) om registrering m.m. vid försäljning av vissa fordon som är införda i det militära fordonsregistret, vilken reglerar detta förfarande, skall upphävas i samband att en ny lagstiftning om vägtrafikregister införs.

Vägförordning för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap

Med stöd av vägförordningen (1995:137) för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap får bestämmelser i fordonskungörelsen, terrängtrafikkungörelsen, terrängkörningslagen (1975:1313), terrängkörningsförordningen (1978:594), trafikförordningen samt lokala trafikföreskrifter åsidosättas. Därvid skall den särskilda omsorg och varsamhet iakttas och de särskilda åtgärder vidtas som behövs för att förhindra trafikolycka eller skada på vägen eller i terrängen och för att underlätta framkomligheten för övrig trafik (3 §).

Undantag får således göras både från trafikregler och från regler om fordons beskaffenhet och utrustning.

2.2.7 Författningar av administrativ karaktär med betydelse för fordonsområdet

När det gäller myndigheternas utformning av tekniska regler finns det bestämmelser i *förordningen (1994:2029) om tekniska regler* (omtryckt i SFS 1999:652). Föreskrifterna i förordningen ansluter bland annat till Sveriges internationella förpliktelser enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG.

Enligt förordningen skall myndigheterna se till att en regel utformas så att den inte hindrar handeln med andra länder mer än som behövs för att tillgodose syftet med regeln, och säkerställer att sådana varor eller informationssamhällets tjänster som uppfyller likvärdiga krav enligt regler som gäller i något annat land inom EES inte hindras tillträde till den svenska marknaden. En myndighet som avser att ändra eller upphäva en teknisk regel eller utarbeta en ny, skall undersöka om det finns en internationell standard på området samt utreda möjligheten att anpassa regeln till den. Myndigheten bör i ett sådant fall utforma regeln så att den är förenlig med standarden. Myndigheten skall samråda med Kommerskollegium om utformningen av en teknisk regel, när det kan finnas risk för att regeln får handelshindrande verkningar. Om en myndighet avser att fatta beslut om en teknisk regel, skall myndigheten i god tid innan så sker underrätta Kommerskollegium om det förslag den har utarbetat. När Kommerskollegium har tagit emot en underrättelse skall kollegiet underrätta bland annat EG-kommissionen. I vissa särskilt angivna fall behöver någon anmälan dock inte göras.

Det finns bestämmelser om myndigheternas föreskrifter i *verksförordningen (1995:1322)*. Enligt 27 och 28 §§ skall myndigheten, innan den beslutar föreskrifter eller allmänna råd enligt författningssamplingsförordningen (1976:725), överväga om det är den mest ändamålsenliga åtgärden och göra en konsekvensutredning. Vidare skall myndigheten ge andra myndigheter, kommuner, landsting, organisationer och andra som berörs kostnadsmässigt eller som på annat betydande sätt berörs samt Ekonomistyrningsverket tillfälle att yttra sig. Myndigheten skall också begära regeringens medgivande att besluta föreskrifterna om de leder till inte oväsentligt ökade kostnader för dem som berörs. För föreskrifter som uteslutande rör verksamheten inom myndigheten och föreskrifter om avgifter för vilka det finns en skyldighet att samråda enligt 7 § avgiftsförordningen (1992:191) gäller inte de ovan redovisade kraven, utom kravet på övervägande om ändamålsenlighet. För föreskrifter som beslutas av en myndighet för att uppfylla Sveriges internationella förpliktelser gäller inte kravet på medgivande av regeringen. Om det innebär fara för miljön, liv, personlig säkerhet eller hälsa eller risk för betydande ekonomisk skada får de ovan redovisade åtgärderna vänta till efter beslutet.

Förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor gäller utöver de allmänna föreskrifterna i *verksförordningen* om myndigheters skyldigheter i samband med beslut om föreskrifter eller allmänna råd enligt författningssamplingsförordningen. När en myndighet under regeringen överväger nya eller förändrade regler som kan ha effekter av betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt skall myndigheten så tidigt som möjligt göra en särskild konsekvensanalys i dessa avseenden och dokumentera denna.

Den 1 maj 1999 trädde *rättsinformationsförordningen (1999:175)* i kraft. Denna har till syfte att tillförsäkra den offentliga förvaltningen och enskilda tillgång till grundläggande rättsinformation i elektronisk form. Från och med den 1 juli 2000 (1 januari 2001 för länsstyrelserna) är offentliga organ skyldiga att göra viss information tillgänglig på Internet. Det gäller Svensk författningssamling, förordningar som kungörs i andra författningssamlingar än Svensk författningssamling, referensregister över de statliga kommittéerna, kommittédirektiv, förordningsmotiv, utredningsbetänkanden, propositioner, vägledande avgöranden från vissa domstolar och myndigheter, referat av avgöranden från den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna, överenskommelser som publiceras i Sveriges internationella överenskommelser samt övrig rättslig information. Regeringskansliet skall vara samordningsmyndighet för rättsinformationssystemet.

Det kan anmärkas att föreskrifter som meddelats av ett stort antal myndigheter också finns tillgängliga via nätet.

2.3 Internationella fordonsbestämmelser m.m.

2.3.1 EG-direktiv

Inledning

I varje medlemsstat inom EG måste motorfordon avsedda för transport av gods eller passagerare uppfylla vissa tekniska krav. Om sådana krav är olika i olika medlemsländer utgör de ett hinder för handeln inom gemenskapen. Sådana hinder kan undanröjas om alla medlemsstater antar samma krav. För att åstadkomma harmonisering av medlemsstaternas nationella lagstiftning har det på fordonsområdet utfärdats tre direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning beträffande typgodkännande av olika fordonstyper. Dessa är

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

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

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

Direktiven, med senare ändringar, är tämligen översiktliga och behandlar endast hur typgodkännande av fordon går till. De brukar benämnas *ramdirektiv*. Förfarandet för typgodkännande har till syfte dels att kontroll skall kunna ske av att nya fordon uppfyller gällande tekniska krav innan de släpps ut på marknaden, dels att ge varje medlemsstat möjlighet att erkänna kontroller som utförts av andra medlemsstater. De närmare krav på fordonens beskaffenhet och utrustning som skall vara uppfyllda för att ett typgodkännande skall kunna utfärdas meddelas i *särdirektiv*. De tre ramedirektiven behandlas i de följande avsnitten.

Utöver typgodkännandedirektiven finns det ytterligare EG-direktiv som rör fordon. De direktiv som gäller provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet och grundläggande hälso- och säkerhetskrav beträffande maskiner behandlas närmare nedan. Vidare redogörs översiktligt för ett nytt direktiv om vägkantsinspektioner.

Direktiv som gäller på körkorts-, avgas- och yrkestrafikområdet behandlas dock inte här.

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

Rådets direktiv av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (70/156/EEG) var det första ramdirektivet. Det gäller typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. I detta direktiv, med senare ändringar, fastställs dels ett gemenskapsförfarande för typgodkännande av fordon, komponenter och separata tekniska enheter som monterats enligt de tekniska krav som anges i särdirektiv, dels en fullständig förteckning över de fordonssystem, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av dessa direktiv. Genom förfarandet med typgodkännande kan varje medlemsstat säkerställa att en fordonstyp har gått igenom de kontroller som fastställts i särdirektiv och anges i ett typgodkännandeintyg. Vidare är det möjligt för tillverkarna att fylla i ett intyg om överensstämmelse för alla fordon som stämmer överens med en godkänd typ. Ett fordon som åtföljs av ett sådant intyg måste av alla medlemsstater anses vara i överensstämmelse med landets egna författningar.

För att främja upprättandet av en väl fungerande inre marknad inom gemenskapen ansågs det senare lämpligt att ersätta medlemsstaternas befintliga system för typgodkännande med ett gemenskapsförfarande. Genom rådets direktiv 92/53/EEG ändrades därför hela det ursprungliga direktivet med bilagor. Beträffande typgodkännande av hela fordon – helfordonsgodkännande – skall dock medlemsstaterna tillämpa det nya direktivet endast på fordon av kategori M1 (motorfordon med minst fyra hjul, som används för personbefordran, med högst åtta säten utöver förarsätet) med inre förbränningsmotor, i avvaktan på ändring av bilagorna till direktivet. Till dess att bilagorna ändras skall äldre bestämmelser tillämpas på typgodkännande av fordon av andra kategorier. Enligt de bestämmelserna skall nationella typgodkännanden grundas på harmoniserade, tekniska EG-krav i stället för motsvarande nationella krav, om sökanden begär detta.

Den berörda medlemsstaten skall utfärda typgodkännande efter ansökan från en tillverkare eller hans representant och efter inlämnande av tekniskt underlag. Ett typgodkännandeintyg (se nedan) skall utfärdas, liksom en kopia av intyget för sökandens räkning. Andra

medlemsstater, som också får en ansökan om nationellt typgodkännande avseende samma typ av fordon, skall godta denna kopia som bevis på att de föreskrivna kontrollerna har genomförts.

Reglerna i rådets direktiv 92/53/EEG (som senare ändrats genom 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) innebär bland annat följande. En tillverkare kan ansöka om typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter hos medlemsstaternas godkännandemyndighet (i Sverige Vägverket eller Naturvårdsverket). Till ansökan skall fogas ett tekniskt underlag. Vad som skall ingå i detta framgår av bilagor till direktivet samt av särdirektiv. Typgodkännande av ett komplett fordon kan ske genom en serie enskilda godkännanden av samtliga ingående system, komponenter och separata tekniska enheter samt, då fordon tillverkas i flera etapper under medverkan av flera tillverkare, genom sammantagna godkännanden av de olika produktionsetapperna.

En medlemsstat får vägra att bevilja typgodkännande för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som uppfyller direktivens föreskrifter, men som den finner utgöra en allvarlig risk för trafiksäkerheten. Medlemsstaten skall då omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om detta.

Ett typgodkännandeintyg skall i tillämpliga delar fyllas i för varje typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som myndigheten godkänner. Intyget skall lämnas över till sökanden. Inom en månad skall kopior av intyget sändas till övriga medlemsstater. Medlemsstaterna skall även på andra sätt hålla varandra informerade. Ett typgodkännande får ändras eller återkallas under vissa förutsättningar.

En tillverkare som innehar ett typgodkännandeintyg skall utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje tillverkat fordon. På komponenter och separata tekniska enheter för vilka typgodkännande finns skall det fästas tillverkarens handelsnamn eller varumärke och typbeteckning.

Medlemsstaterna får registrera nya fordon och tillåta att de försäljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse. Detta gäller dock inte fordon som är avsedda att användas av försvaret, civilförsvaret, brandförsvaret eller ordningsmakten. Om en medlemsstat finner att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av en viss typ allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, har denna medlemsstat rätt att under högst sex månader

vägra registrera dem eller att förbjuda att de saluförs eller tas i bruk inom dess territorium. Medlemsstaten skall omedelbart kontakta övriga medlemsstater och kommissionen och ange skälen för sitt beslut.

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

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

Om en medlemsstat som beviljat ett typgodkännande finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse inte stämmer överens med den typ den har godkänt, skall den vidta nödvändiga åtgärder och underrätta övriga medlemsstater.

En kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen skall bidra till nödvändiga ändringar av bilagor och särdirektiv.

Följande bilagor finns till direktivet:

1. Fullständig förteckning över uppgifter som skall lämnas vid typgodkännande av fordon
2. Definition av fordonskategori och fordonstyper
3. Teknisk information vid ansökan om typgodkännande av fordon
4. Förteckning över krav i samband med typgodkännande av fordon
5. Förfaranden vid godkännande av motorfordon
6. Intyg om EG-fordonstypgodkännande
7. Numreringssystem för intyg om godkännande
8. Provningsresultat
9. Intyg om överensstämmelse
10. Förfaranden vid kontroll av produktionsöverensstämmelse
11. Typ av föreskrifter för fordon för särskilda ändamål
12. Takvärden för små serier och slutserier
13. Förteckning över typgodkännanden enligt särdirektiv
14. Förfaranden vid etappvis typgodkännande

Direktivet 70/156/EEG har senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG av den 26 juni 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om främre underkörningsskydd för motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG.

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

Genom rådets direktiv av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul (74/150/EEG) avsågs att medlemsländerna skulle införa regler om typgodkännande av traktorer motsvarande de regler som redan gällde för motorfordon. Syftet var även i detta fall att undanröja hinder för en väl fungerande marknad samt att möjliggöra kontroll av överensstämmelse och göra det möjligt för medlemsstaterna att godta kontroller som utförts av andra stater.

Efter det att direktivet ändrats gäller det för traktorer som är försedda med luftfyllda däck och som är konstruerade för en hastighet mellan 6 och 40 km/tim. De harmoniserade tekniska krav som ställs i särdirektiv på sådana fordon är främst avsedda att förbättra säkerheten på vägen och i arbetet.

EG-typgodkännande är det förfarande varmed en medlemsstat intygar att en traktortyp uppfyller de tekniska kraven enligt särdirektiven och de kontroller som anges i intyget om EG-typgodkännande. Tillverkare ansöker om ett sådant godkännande hos en medlemsstat och lämnar samtidigt med ansökan in ett informationsdokument som stämmer överens med mallen i direktivet. Medlemsstaten skall godkänna alla traktortyper som stämmer överens med uppgifterna i informationsdokumentet och som uppfyller de kontrollkrav som anges i mallen för typgodkännandeintyget. Medlemsstaten skall utfärda ett typgodkännandeintyg för varje traktortyp som den godkänner samt sända en kopia av detta och informationsdokumentet till övriga medlemsländer.

Den medlemsstat som har beviljat ett typgodkännande skall vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att de serietillverkade exemplaren stämmer överens med den godkända typen. Tillverkaren skall utfärda ett intyg för varje traktor som tillverkas i överensstämmelse med den godkända prototypen.

Under vissa förutsättningar kan ett typgodkännandeintyg ändras eller återkallas.

Ingen medlemsstat får, av skäl som hänför sig till fordonets konstruktion och egenskaper, vägra att registrera en ny traktor eller förbjuda att den saluförs, tas i bruk eller används av skäl som hänför sig till dess konstruktion eller egenskaper om denna traktor åtföljs av ett intyg om överensstämmelse. Detta intyg får dock inte hindra en medlemsstat att vidta sådana åtgärder med traktorer som inte stämmer överens med den godkända prototypen.

Om en medlemsstat finner att traktorer av en särskild typ kan utgöra en säkerhetsrisk på vägen eller i arbetet, trots att de åtföljs av ett i behörig ordning utfärdat intyg om överensstämmelse, får denna stat för en tid av högst sex månader vägra att registrera nya traktorer av ifrågakarande typ eller förbjuda att de säljs, tas i bruk eller används inom dess territorium. Medlemsstaten skall genast underrätta de andra medlemsstaterna och kommissionen om detta och ange skälen för sitt beslut.

I takt med att de särdirektiv som behövs för att bevilja EG-typgodkännande blir tillämpliga gäller följande. Medlemsstater där traktorer eller en traktorkategori genomgår nationellt typgodkännande skall grunda detta på de harmoniserade tekniska kraven i stället för på motsvarande nationella krav om sökanden begär detta. Medlemsstater där traktorer eller en traktorkategori inte genomgår nationellt typgodkännande får inte vägra att registrera sådana traktorer eller förbjuda att de saluförs, tas i bruk eller används av det skälet att de uppfyller de harmoniserade tekniska kraven i stället för motsvarande nationella krav, förutsatt att tillverkaren underrättar de behöriga myndigheterna om detta. Vid ansökan av en tillverkare och när erforderligt informationsdokument lämnats över skall den berörda medlemsstaten fylla i ett typgodkännandeintyg. En kopia av detta intyg skall utfärdas till sökanden. Övriga medlemsstater skall godta denna handling som bevis på att de nödvändiga kontrollerna har utförts på samma typ av traktor. Dessa bestämmelser skall upphävas när alla föreskrifter som behövs för att bevilja EG-typgodkännande har blivit tillämpliga.

Ändring av särdirektiv och bilagor till ramdirektivet görs på visst sätt under medverkan av en kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktiven om att avskaffa tekniska handelshinder inom sektorn för jordbruks- och skogsbrukstraktorer. Denna kommitté består av företrädare för samtliga medlemsstater samt för kommissionen.

Genom en ändring (rådets direktiv 79/694/EEG) av ramdirektivet gjordes det möjligt att typgodkänna sådana typer av system eller delar av traktorer som utgör en särskild teknisk enhet, i de fall särdirektiven innehåller en uttrycklig bestämmelse om ett sådant förfarande.

Typgodkännandet kan i dessa fall begränsas, om den särskilda tekniska enheten fyller sin funktion eller erbjuder en viss egenskap enbart i förening med andra delar.

Direktivet 74/150/EEG har senast ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer och om ändring av rådets direktiv 74/150/EEG.

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

Genom rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon infördes bestämmelser om typgodkännande även för två- och trehjuliga motorfordon. Skälen för detta var desamma som för övriga motorfordon och traktorer.

Det ansågs nödvändigt att upprätta exakta och enhetliga definitioner av dessa fordon (mopeder, motorcyklar, tre- och fyrehjuliga motorcyklar samt minibilar), särskilt av mopeder, eftersom det inom de tolv medlemsstaterna fanns femton olika definitioner av denna fordonstyp.

En undersökning av fordonens komponenter och egenskaper med utnyttjande av då etablerad teknik ledde till att det i lagstiftningshänseende endast var ändamålsenligt att beakta de komponenter och egenskaper som angetts i bilaga 1 till direktivet. Med hänsyn till utvecklingen skall efter hand läggas till ytterligare egenskaper och komponenter. De harmoniserade kraven samlas efter hand i särdirektiv.

För två- och trehjuliga motorfordon gäller samma regler som för övriga fordonstyper beträffande typgodkännande, typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse.

Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya fordon som uppfyller kraven i detta direktiv släpps ut på marknaden, saluförs, tas i bruk eller används. Endast fordon som uppfyller kraven i direktivet får förstagångsregistreras. Detsamma gäller komponenter och separata tekniska enheter.

Medlemsstaterna får undanta vissa slag av fordon från direktivets regler, bland annat små serier (max 200 per år) eller fordon inom försvaret. Intyg om typgodkännande på nationell nivå som utfärdats innan ramdirektiv eller särdirektiv utfärdats förblir giltiga under högst fyra år från den dag då den nationella lagstiftningen ersätts med direktiv. Detsamma gäller fordon som uppfyller nationella krav i stater som tillämpar ett annat system än typgodkännande. Enheter och komponenter till sådana fordon får släppas ut på marknaden, säljas och

användas utan tidsbegränsning. Medlemsstaterna har trots direktivet rätt att fastställa krav som de finner nödvändiga till skydd för trafikanter som använder fordonen, förutsatt att detta inte medför ändringar av fordonen.

Den 25 juni 1999 överlämnade kommissionen till rådet ett förslag till ändring av direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. Syftet med förslaget är att möjliggöra ett väl fungerande system för komplett typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och en enhetlig tillämpning i alla medlemsstater av de föreskrifter som gäller för typgodkännande. Tanken är att de nya bestämmelserna skall införlivas i direktivet före den 1 januari 2002, då direktivet blir tillämpligt på valfri basis och på begäran av tillverkaren. Föreslagen dag då direktivet måste tillämpas är den 1 juli 2002.

Ändringar i direktivet 92/61/EEG har senast skett genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG av den 20 mars 2000 om hastighetsmätare för två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av rådets direktiv 92/61/EEG om typgodkännande av två- och trehjuliga fordon.

Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet

Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet 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. Därför ville man genom direktivet harmonisera provningarnas periodicitet och bestämmelserna om vilka komponenter som måste provas. Provningarna under fordonets brukstid skall vara enkla, snabba och billiga. Gemenskapens minimikrav för normer och provning av komponenter fastställs i särdirektiv och under en övergångstid fortsätter nationella regler att gälla för vissa komponenter som inte omfattas av särdirektiv. Beträffande provning av bromssystem är medlemsstaterna än så länge fria att tillämpa egna regler.

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. 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,
- utsträcka 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 fordon som är registrerade på deras territorium, förutsatt att sådana krav inte överstiger kraven i fordonets ursprungliga typgodkännande.

Genom två direktiv har direktivet 96/96/EG anpassats till den tekniska utvecklingen. Dessa är kommissionens direktiv 2001/9/EG av den 12 februari 2001 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet och kommissionens direktiv 2001/11/EG av den 14 februari 2001 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet – provning av hastighetsbegränsande anordningar i nyttofordon.

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner innehåller grundläggande hälso- och säkerhetskrav som måste uppfyllas för att garantera att maskiner är säkra. Det är tillverkaren som har ansvar för att intyga att hans maskiner uppfyller de relevanta kraven. Definitionen av begreppet maskiner i direktivet är mycket vid

och omfattar vissa typer av maskiner som faller inom ramen för fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen, t.ex. terrängskotrar och vissa arbetsmaskiner.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen 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 senare ändring. 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 okulärbesiktning 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 besiktning-anläggning.

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.

Direktivet skall genomföras senast den 10 augusti 2002.

Jämför vidare textavsnitt 16 och förslaget till 10 kap. 7 § fordonsförordningen med kommentar.

2.3.2 Internationella överenskommelser

Överenskommelse den 20 mars 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (SÖ 1959:28)

Sverige tillträdde den 3 april 1959 Överenskommelsen den 20 mars 1958 om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (SÖ 1959:28). Överenskommelsen är ett uttryck för en önskan att fastställa enhetliga villkor för typgodkännande av viss utrustning till motorfordon och innehåller detaljerade bestämmelser om hur reglementen med närmare tekniska föreskrifter skall antas. För närvarande finns det 112 reglementen som gäller ECE-typgodkännande av olika fordonsdetaljer. Dessa utarbetas under ledning av UN/ECE (United nations economic commission for Europe). Enligt överenskommelsen skall de fördragsslutande staterna ömsesidigt erkänna typgodkännande som meddelats i överensstämmelse med överenskomna villkor. Det finns också bestämmelser om hur varje land skall förfara när en tillverkare ansöker om typgodkännande enligt dessa reglementen.

1958 års överenskommelse har ändrats och kallas nu överenskommelsen om antagande av enhetliga föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade i enlighet med dessa föreskrifter ("Reviderad överenskommelse av år 1958"). Genom ändringen blev det möjligt för regionala organisationer för ekonomisk integration att ansluta sig. Detta beslutade Europeiska gemenskapernas råd den 27 november 1997 att EU skulle göra. De reglementen som beslutats enligt den ursprungliga överenskommelsen kan fortfarande ändras enligt det förfarande som beskrivs där. Nya reglementen beslutas dock enligt den reviderade överenskommelsens regler. Det står alla stater fritt att välja om de vill ingå den nya överenskommelsen. Den reviderade överenskommelsen innehåller, liksom den gamla, regler om förfarandet vid typgodkännande och nu talas det även om typgodkännande av fordon, inte bara om utrustning och delar. Än så länge saknas emellertid reglementen om typgodkännande av hela fordon.

Denna överenskommelse inklusive den reviderade överenskommelsen tillämpas i Sverige genom kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958

avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande.

Parallellöverenskommelsen

Europeiska unionens råd beslutade den 31 januari 2000 att godkänna en överenskommelse om fastställande av tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon, *Parallellöverenskommelsen*, 2000/125/EG. Överenskommelsen har arbetats fram inom Förenta Nationerna under ledning av UN/ECE. Överenskommelsen har emellertid ännu inte trätt i kraft. Genom denna överenskommelse har skapats en ram för att fastställa enhetliga tekniska föreskrifter. Den är global och gäller parallellt med 1958 års överenskommelse. Parallellöverenskommelsen innehåller, till skillnad från 1958 års överenskommelse, inte några bestämmelser om förfarandet vid detta slag av typgodkännande.

3 Internationella jämförelser

3.1 Inledning

Enligt utredningens direktiv skall vi, som ett underlag för våra överväganden beträffande fordonslagstiftningen, undersöka de berörda regelsystemen i vissa av EU:s övriga medlemsländer. Nedanstående redogörelse är en sammanfattning av de viktigaste uppgifterna om ett antal europeiska länders författningssystem på fordonsområdet.

Informationen har inhämtats på olika sätt. En god sammanfattning av ett antal länders system har erhållits genom en sammanställning som har gjorts i augusti 1999 av T.M.C. Asser Institut för det nederländska trafikministeriets räkning (Evaluatie van het voertuigreglement in rechtsvergelijkend perspectief – een EU-landenstudie). Därutöver har information erhållits direkt från vissa länders departement eller ministerier, antingen skriftligt eller muntligt.

Den information vi har fått tillgång till beträffande de olika länderna skiljer sig något åt i omfattning. I huvudsak har undersökts hur författningsstrukturen på fordonsområdet är uppbyggd, om EG:s direktiv rörande typgodkännande av fordon har gjorts tvingande eller om man fortfarande har kvar ett system för nationellt typgodkännande, hur EG-direktiv och ändringsdirektiv genomförs i den nationella lagstiftningen samt huruvida man har övertagit EG:s indelning av fordon i kategorier eller om man har behållit den nationella indelningen. I övrigt har i vissa fall information lämnats om förväntade förändringar och andra särskilda synpunkter.

Det talas i det följande om s.k. *dynamiska hänvisningar* i författningstext. Genom en sådan hänvisas till ett EG-direktiv i sin grundform. Det förutsätts därvid att alla kommande ändringar av direktivet också omfattas av hänvisningen.

3.2 Utomnordiska länder

3.2.1 Belgien

Sedan år 1993 är Belgien en decentraliserad enhetsstat som består av den federala staten, regioner och landsdelar. Den federala staten kan utfärda lagar, kungliga förordningar och kungliga beslut. Fastställande av tekniska krav inom motorfordonsområdet är helt och hållet den federala statens ansvar. Det federala ministeriet för trafik och infrastruktur är genom lag behörigt att genomföra EG-direktiv om tekniska krav för motorfordon genom kungliga beslut. I ett kungligt beslut av den 15 mars 1968 fastställs allmänna regler för tekniska krav på bilar, släp och säkerhetstillbehör. Reglerna är mycket detaljerade och innehåller bland annat bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande, motorfordons konstruktion, kategoriindelning och påföljder. De tekniska kraven för motorfordon med två och tre hjul finns i ett separat kungligt beslut av den 10 oktober 1974.

I Belgien görs skillnad mellan valfria och tvingande EG-direktiv. De valfria direktiven gällande motorfordon av kategori M1 genomfördes inte innan de blev tvingande eftersom de ständigt ändrades. I praktiken godkändes dock motorfordon som uppfyllde EG-rättsliga krav. Detta förfarande accepterades inte av EG-domstolen, som i målet C102/79 uttalade att direktiven skulle genomföras genom författningstexten. Efter domen gjorde Belgien ett tillägg i de allmänna bestämmelserna genom vilket EG-typgodkännandet reglerades. För andra kategorier än M1 är kraven fastställda i de nationella bestämmelserna.

I de fall de nationella reglerna föreskriver att EG-direktivens tekniska krav skall gälla tas kraven inte in direkt i lagstiftningen, utan man hänvisar i stället till tillämpligt direktiv. Något system med dynamiska hänvisningar finns inte.

Belgien har ingen enhetlig indelning av fordon i kategorier. Den tekniska enheten på Ministeriet för trafik och infrastruktur använder definitioner som tagits över från typgodkännandedirektivet 70/156/EEG. Avdelningen för registrering vid samma ministerium tillämpar en nationell kategoriindelning som hänger samman med skatten på motorfordon.

3.2.2 Italien

Den italienska republiken är en starkt decentraliserad enhetsstat som består av regioner, provinser och kommuner. I Italien finns lagar, kabinetsbeslut som kan jämföras med regeringsbeslut, ministeriella

beslut, administrativa föreskrifter samt beslut av ministern för gemenskapspolitik för att verkställa gemenskapsbestämmelser. Administrativa funktioner i samband med genomförandet av EG-direktiv som ligger inom områden som regionerna är ansvariga för kan föras över till regionerna. Regeringen förblir dock behörig att av regionerna kräva att de uppfyller gemenskapsskyldigheterna och att agera i deras ställe om de underlåter detta. EG-direktiven, inklusive de som gäller motorfordon, släpfordon och motorcyklar, genomförs genom ministeriella beslut.

Målet är att de nationella kraven skall överensstämma med de tekniska kraven i EG-direktiven. Valfria direktiv fastställs därför som tvingande. Något system med dynamiska hänvisningar finns inte.

Italien har tagit över den EG-rättsliga kategoriindelningen av fordon och någon särskild nationell indelning finns inte.

3.2.2 Nederländerna

Framställningen nedan beträffande Nederländerna är något mer utförlig än för de övriga jämförda länderna. Detta beror på att utredaren, sekreteraren och några av experterna vid ett besök hos RDW, det nederländska centret för fordonsteknik och information, fått vissa ytterligare uppgifter.

En översyn av lagstiftningen på fordonsområdet skedde i Nederländerna för cirka fem år sedan. Till följd av det stora antalet nya EG-bestämmelser planeras dock en ny översyn inom kort.

I Nederländerna är regleringen på området liksom i Sverige uppbyggd i tre nivåer, dvs. lag, förordning och myndighetsföreskrifter. EG-direktiven genomförs på förordningsnivå genom regeringsbeslut och tas in i det s.k. fordonsreglementet. Dessa författningars detaljeringsgrad är växlande. I många fall hänvisas direkt till internationella standarder, men ett stort antal sådana standardangivelser finns också intagna i själva författningstexten. På grund av den interna juridiska processen tar det nästan ett år innan bestämmelserna blir gällande rätt.

Det pågår i Nederländerna diskussioner om att i stället genomföra EG-reglerna på myndighetsnivå. Då krävs dock att nu gällande förordningsbestämmelser anpassas till en sådan ordning.

Ett system med s.k. dynamiska hänvisningar används för att genomföra direktiv och ändringar av dessa. Det går till så att man i fordonsreglementet i de flesta fall hänvisar till grunddirektiven med angivande av nummer och var man kan finna dem i Europeiska gemenskapernas officiella tidning (EGT). Eventuella ändringar i

direktiven anges alltså inte utan de kommer att gälla automatiskt utan särskilt införande.

Något system med nationellt typgodkännande med andra krav än EG:s krav finns i princip inte. Dessa krav står normalt i överensstämmelse med ECE-krav, t.ex. vad gäller särskilda miljöanpassade fordon (jfr textavsnitt 9 om ECE-typgodkännande). I samband med en ny författningsöversyn avser man dock att utreda om det skall införas ett nationellt typgodkännandesystem för fordon som tillverkas i små serier. Det finns redan vissa bestämmelser om nationellt typgodkännande vid sidan av EG-typgodkännande. Det gäller främst godkännande av chassi-cabfordon. Dessa bestämmelser baseras dock på EG-direktiv.

Nederländerna tillämpar en nationell indelning av fordon i kategorier. De inhemska definitionerna motsvarar EG-definitionerna när det gäller motorcyklar och mopeder. I fråga om övriga fordon finns ett antal ytterligare definitioner enligt de nationella bestämmelserna. Målsättningen är dock att successivt anpassa inhemska regler på fordonsområdet till EG-rättens, vilket innebär att man eftersträvar att uppnå endast ett mycket begränsat antal definitioner.

På ett antal punkter skiljer sig svenska och nederländska bestämmelser åt. Exempelvis saknar Nederländerna bestämmelser liknande den svenska registreringsbesiktningen. Fordon som importeras till Nederländerna, fordon som ändrats och fordon med ny identitet skall dock besiktigas innan de får tas i bruk i landet. Det pågår också diskussioner inom en informell krets av medlemsstater (Belgien, Luxemburg, Nederländerna och Storbritannien) om tolkningen av begreppet "single type approval" i typgodkännandedirektivet, som kan resultera i en godkännandeform som liknar den svenska registreringsbesiktningen.

Det finns inte heller någon direkt nederländsk motsvarighet till den svenska exportvagnslicensen. Man har dock möjlighet att vid export av ett enstaka nytt fordon få en sorts licens som gäller under en dag eller en vecka före exporttillfället. För sådana fordon gäller samma tekniska krav som för övriga nya fordon.

Nederländerna godkänner inte en kontrollbesiktning som genomförts i ett annat EU-land. Det finns nationella domstolsavgöranden som går ut på att detta står i överensstämmelse med nederländsk lag.

Som nämnts ovan är RDW Nederländernas centrum för fordons-teknik och information. RDW ger ut tekniska och administrativa föreskrifter på fordonsområdet och är registermyndighet för landets fordons- och körkortsregister. RDW ansvarar vidare för kontrollbesiktningens verksamheten av fordon och har också bemyndigande att utfärda och fortlöpande kontrollera ackreditering av verkstäder som

skall utföra besiktning. Det finns cirka 9 000 sådana verkstäder. Förutom att varje verkstad kan utsättas för en stickprovskontroll utförd av RDW:s inspektörer kan vissa beslut som fattas i samband med olika besiktningar överklagas hos RDW. Exempelvis kan en fordonsägare överklaga ett beslut som fattats vid en kontrollbesiktning. RDW:s beslut kan överprövas av domstol i två instanser.

3.2.3 Storbritannien

I Storbritannien finns tre olika rättssystem. England och Wales har ett så kallat *common law*-system där rätten oftast utvecklas genom prejudikat. Skottland har ett *civil law*-system som är jämförbart med rättssystemen i de kontinentaleuropeiska länderna. Nordirland har ett rättssystem som inte kan hänföras till vare sig *common law* eller *civil law*.

Parlamentet har monopol på lagstiftningen i Storbritannien. Det kan emellertid delegera sin behörighet till nationella, regionala eller lokala myndigheter. Myndigheterna kan därefter anta *regulations* inom den behörighet som delegerats. Dessa måste dock läggas fram för parlamentet för godkännande. Den följande framställningen gäller rättssystemet i England.

De tekniska kraven på motorfordonsområdet fastställs i *regulations*. Det gäller såväl nationella krav som krav som finns i EG-direktiv. Varje nytt EG-direktiv införs genom en ny *regulation*. Det engelska rättssystemets karaktär medför att lagstiftningen är ganska detaljerad för att få de dömande instanserna till en så bokstavlig tolkning som möjligt. Direktivbestämmelser tas över eller skrivs om i den nationella lagstiftningen.

Man genomför direktiv även om de inte är tvingande i den mån det medför fördelar för trafiksäkerheten eller borttagande av handelshinder. De tekniska standarder som finns i direktiven är ibland ett alternativ till befintliga brittiska standarder och ibland ersättning för brittiska standarder.

Man är intresserad av möjligheten till dynamiska hänvisningar men har ännu inga sådana.

Den kategoriindelning som finns i direktivet 70/156/EEG har tagits över såvitt gäller EG-typgodkännande av fordon. Därutöver finns kompletterande kategorier när det gäller kraven för motorfordon som är i bruk. Eftersom det är fråga om alternativa kategorier anses det generellt sett inte föreligga några problem i förhållande till gemenskapsrätten.

3.2.4 Tyskland

Tyskland är en förbundsrepublik med en federal konstitution. Den lagstiftande makten är uppdelad mellan staten och de sexton delstaterna i antingen exklusiv eller konkurrerande behörighet. I Tyskland finns lagar som kan antas av antingen förbunds- eller delstatsparlamenten, förordningar från den verkställande makten samt riktlinjer och interna förvaltningsföreskrifter. Enligt grundlagen är vägtrafik- och motorfordonsväsendet underställt konkurrerande lagstiftning. Delstaterna har den lagstiftande behörigheten om inte staten har använt sin behörighet genom att utfärda lagar. Den federala lagstiftaren har emellertid använt sin behörighet vid flera tillfällen och reglerar genom *Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)* godkännandet av motorfordon, släpvagnar och andra fordon på allmän väg samt de periodiska besiktningarna. StVZO kompletteras av speciella förordningar för särskilda fall och av förklarande, tolkande och kompletterande cirkulär. Genom *EG-Typ-Verordnung* av den 9 december 1994 infördes EG-direktivet 92/53/EEG.

I Tyskland görs ingen skillnad mellan tvingande och valfria direktiv.

StVZO anpassas regelbundet. Tidigare var det nödvändigt att StVZO ändrades varje gång ett direktiv ändrades. Sedan år 1998 har emellertid införts ett system med dynamiska hänvisningar genom vilka det hänvisas till texten i den gällande versionen av direktivet.

EG:s definition av kategorin M1 används i Tyskland vid förfarandet med EG-typgodkännande. I övrigt används den nationella skatterättsliga indelningen. Därigenom uppstår visserligen vissa överlappningar mellan kategorierna, men det anses inte ge upphov till några problem eftersom indelningarna är systematiskt åtskilda.

3.3 De nordiska länderna

3.3.1 Danmark

I Danmark genomförs EG-direktiv rörande fordon i tre olika författningar som har utfärdats av Faerdselstyrelsen med stöd av bemyndigande i lag, *Faerdselloven*, och av Justitsministeriet (numera Trafikministeriet), nämligen i

- bekendtgørelse om kjøretøjers indretning og udstyr
- bekendtgørelse om detailforskrifter for kjøretøjer
- bekendtgørelse om registrering og syn af kjøretøjer.

Det finns ett nationellt godkännandesystem parallellt med EG-typgodkännandet. Ett nytt fordon kan därigenom godkännas nationellt

på tre olika sätt. Efter standardtypgodkännande kan fordon av samma typ som det godkända registreras utan kontroll. Efter typgodkännande av ett chassi skall det färdigbyggda fordonet godkännas före registrering. Ett enstaka fordon eller chassi kan även godkännas för sig före registrering.

Till stora delar förefaller Danmark ha tagit in särdirektivens bestämmelser i den egna författningstexten. Direkta hänvisningar till direktiv förekommer emellertid också. I de fallen nämns också om det aktuella direktivet ändrats. Några dynamiska hänvisningar förekommer alltså inte.

De gällande definitionerna av olika fordonskategorier bygger i stort sett på EG:s definitioner.

3.3.2 Finland

I Finland har de viktigaste bestämmelserna på fordonsområdet samlats i en vägtrafiklag. Denna kompletteras av en vägtrafikförordning. Därutöver finns det förordningar om fordons konstruktion och utrustning, användning av fordon på väg, besiktning av fordon samt registrering av fordon.

I Finland finns inget system med dynamiska hänvisningar. Det har lett till att förordningen om fordons konstruktion och utrustning måste ändras många gånger varje år. Sedan den 1 mars 2000, då Finlands nya grundlag trädde i kraft, är det möjligt för ministerierna att utfärda förordningar utan inblandning av regeringen. Det kan vara ett alternativ för att minska den belastning som de ständiga författningsändringarna innebär. Ett annat alternativ kan vara att ha något slags bilaga till förordningen där alla direktiv och deras senaste ändringar framgår.

I förordningen om fordons konstruktion och utrustning finns alla EG:s definitioner av fordonskategorier intagna. Dessa används också i övriga fordonsförfattningar.

I Finland är det Trafikministeriet som i första hand ansvarar för fordonsfrågor enligt ovan. Emellertid hör arbetarskyddsärenden till Social- och hälsovårdsministeriets område och omfattar därför bestämmelserna om typgodkännande av traktorer. Enligt lagen om skydd i arbete får statsrådet utfärda närmare föreskrifter om verkställigheten av lagen. Statsrådet kan föra över rätten att utfärda bestämmelser om tekniska detaljer och procedurbestämmelser på det ministerium som ärendet gäller. Statsrådet har utfärdat ett beslut om EG-typgodkännande av traktorer. Genom det beslutet har direktivet 74/150/EEG verkställts. Särdirektiven har genomförts genom beslut av

Social- och hälsoministeriet. Vid sidan om dessa bestämmelser finns bestämmelser om nationellt typgodkännande.

3.3.3 Island

Island är inte medlem i EU, men däremot i EES. Därmed är Island skyldigt att tillämpa EG:s direktiv om typgodkännande av fordon på samma sätt som EU-länderna. Därför är även Islands system på fordonsområdet av intresse för utredningens arbete.

De isländska bestämmelserna om fordons konstruktion och utrustning ges ut av Justitieministeriet. Bilar, motorcyklar, traktorer, maskiner som används på väg och släpvagnar regleras i en och samma författning. I denna finns bestämmelser om både EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande.

De EG-rättsliga bestämmelserna har arbetats in i den nationella lagstiftningen. I många fall har texten från EG-direktiven tagits in i den nationella författningstexten men direkta hänvisningar till direktiv förekommer också. Island använder inte dynamiska hänvisningar.

De isländska definitionerna av olika fordonskategorier stämmer överens med EG:s.

3.3.4 Norge

Inte heller Norge är medlem i EU, men däremot i EES. Norge skall därför, liksom Island, tillämpa EG:s direktiv om typgodkännande av fordon på samma sätt som EG-länderna.

Några få principer om krav på fordon och typgodkännande m.m. har reglerats i lag, *vegtrafikkloven* från 1965. I lagen ges Samferdselsdepartementet rätt att ge ut närmare föreskrifter. Departementet har emellertid delegerat denna rätt vidare till Vegdirektoratet. Numera fastställs därför hela regelverket på myndighetsnivå i *kjøretøyforskrifter*. Dessa föreskrifter präglas av det förhållandet att man har varit tvungen att på enklast möjliga sätt inkorporera det nya systemet med EG-typgodkännande i ett system med nationellt typgodkännande och enstycksgodkännanden. Båda systemen gäller i dag.

Principerna för EG-typgodkännande, såsom de framgår i ramdirektiven, finns intagna i författningstexten. Till särdirektiven finns endast hänvisningar. Man har inget system med dynamiska hänvisningar till direktiven.

Norge har genomfört ändringar av definitionerna av olika fordonskategorier och anpassat dessa till EG:s typgodkännandedirektiv.

Därutöver har Norge ett antal egna definitioner. De nya reglerna tillämpas på fordon som registrerats efter den 25 januari 1990.

I Norge har man sedan länge insett nödvändigheten av en totalrevision av kjöretöyforskrifter för att förenkla och förtydliga regelverket. Bland annat kommer man att överväga i vilken grad man även fortsättningsvis skall ha egna nationella krav för fordon som inte omfattas av obligatoriskt EG-typgodkännande och vilka myndigheter som skall ha ansvaret för vissa typer av fordon.

4 Författningsform och författningsstruktur

Utredningens förslag: De nuvarande bestämmelserna på fordonsområdet delas upp i olika nivåer. I en ny fordonslag föreslås ingå dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste regleras i lag, dels de viktigaste av övriga bestämmelser om fordonskontrollen. De senare avser bestämmelser som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. frågor om godkännanden och återkallelser. I lagen tas in de viktigaste bestämmelserna om varje kontrollform samt grundläggande bestämmelser om själva kontrollen. Bestämmelserna i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet förs över till den nya lagen. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon tas in i den till lagen anslutande fordonsförordningen. Där tas också in vissa av dagens bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art förs ned till myndighetsnivå. Som en följd av förslagen upphävs fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen.

4.1 Utredningens uppdrag

Huvudsyftet med översynen av bestämmelserna inom fordonsområdet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

I utredningens uppdrag ingår att analysera i vilken författningsform olika bestämmelser skall meddelas. Uppdelningen skall därvid göras så att den blir renodlad och tydlig och bidrar till det grundläggande kravet på regelverkets överskådlighet.

I direktiven anges att utredningen, mot bakgrund av att terrängtrafikkungörelsen sedan den 1 oktober 1999 endast innehåller bestämmelser om terrängfordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av sådana fordon, skall överväga en reglering som innebär att

de grundläggande bestämmelserna om samtliga typer av fordon samlas i en författning.

Utredningen 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.

4.2 Normgivningsmakten

I 8 kap. regeringsformen (RF) fördelas normgivningsmakten mellan riksdagen och regeringen genom kompetensregler. Där anges vilka områden som i första hand omfattas av riksdagens lagstiftningsmakt respektive regeringens förordningsmakt. Dessa områden betecknas som det primära lagområdet respektive regeringens primärområde. Det primära lagområdet kan delas in i det obligatoriska lagområdet, där normer kan ges endast i form av lag, och det fakultativa lagområdet, inom vilket riksdagen har möjlighet att överlämna (delegera) normgivningsmakt åt regeringen. Riksdagen har dessutom en obegränsad möjlighet att lagstifta inom regeringens primärområde. Den verkliga gränsdragningen mellan riksdagens och regeringens kompetensområden är beroende av i vilken grad riksdagen utnyttjar sina möjligheter att delegera normgivningsmakt till regeringen respektive att lagstifta inom regeringens primärområde.

Föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Sådana föreskrifter är bland andra föreskrifter om brott och rättsverkan av brott (8 kap. 3 § RF). Utan hinder av denna bestämmelse kan regeringen efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter om annat än skatt, om föreskrifterna avser t.ex. trafik. Ett sådant bemyndigande medför inte rätt att meddela föreskrifter om annan rättsverkan av brott än böter. Riksdagen kan dock i lag föreskriva även annan rättsverkan än böter för överträdelse av föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet (8 kap. 7 § RF). Om riksdagen bemyndigar regeringen att meddela föreskrifter i ett visst ämne kan riksdagen därvid medge att regeringen överlåter åt en förvaltningsmyndighet eller en kommun att meddela bestämmelser i ämnet (8 kap. 11 § RF).

Regeringens primärområde innebär att regeringen utan bemyndigande kan besluta om föreskrifter om verkställighet av lag eller föreskrifter som enligt grundlag inte skall meddelas av riksdagen (8 kap. 13 § RF).

4.3 Fordonsförfattningarnas nuvarande struktur

För närvarande finns det i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (*bemyndigandelagen*) ett allmänt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter på trafikområdet, inklusive föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt registrering och annan kontroll av fordon. Detta bemyndigande omfattar även en rätt för regeringen att delegera den föreskrivande makten till en myndighet. Med stöd av bemyndigandelagen har de centrala fordonsbestämmelserna samlats i två kungörelser, fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen, som innehåller bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon. Vidare bemyndigas Vägverket, Naturvårdsverket och Socialstyrelsen att besluta om kompletterande föreskrifter i vissa avseenden.

Vid sidan av fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen finns fordonsbestämmelser av olika slag i ett antal olika författningar på förordningsnivå (se textavsnitt 2). I dessa regleras speciella frågor, såsom exempelvis internationell vägtrafik i Sverige, brandfarliga och explosiva varor, asbesthaltiga friktionsbelägg och militära fordon. Vissa av dessa förordningar gäller enbart fordon, medan andra är generella men tillämpas även för fordon.

Vidare finns det ett antal lagar på fordonsområdet. Bland dessa kan nämnas bilavgaslagen (1986:1386), lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet. De två förstnämnda kompletteras av förordningar.

Genom bemyndigande i förordningarna finns det ett mycket stort antal föreskrifter på fordonsområdet. Numera är det främst Vägverket som meddelar fordonsföreskrifter, men fortfarande lever kvar vissa äldre föreskrifter från det förutvarande Trafiksäkerhetsverket (TSV). Vidare finns det föreskrifter från Naturvårdsverket, Socialstyrelsen och Försvarsmakten.

Många av författningarna på fordonsområdet är gamla och svårlästa, eftersom de ändrats upprepade gånger och saknar indelning i kapitel och avsnitt.

4.4 Normgivningsmaktens konsekvenser för författningsregleringen

RF innehåller bland annat bestämmelser om lagar och andra föreskrifter. I 2 kap. RF finns bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter.

Enligt 2 kap. 6 § är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot bland annat husrannsakan och liknande intrång. Med husrannsakan förstås varje av myndighet företagen undersökning av hus, rum eller slutet förvaringsställe oavsett syftet med undersökningen (prop. 1975/76:209 s. 147). Enligt 2 kap. 8 § är varje medborgare tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna detta. Enligt 12 § samma kapitel får de fri- och rättigheter som avses i bland annat 6 och 8 §§ begränsas genom lag i den utsträckning som 13–16 §§ medger det. Efter bemyndigande i lag får de begränsas genom annan författning i de fall som anges i 8 kap. 7 § första stycket 7 och 10. Den förstnämnda bestämmelsen gäller föreskrifter om förbud att röja sådant som någon har erfarit i allmän tjänst eller under utövande av tjänsteplikt och den sistnämnda säger att regeringen efter bemyndigande i lag kan bestämma att föreskrift i lagen skall börja eller upphöra att tillämpas.

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

Grundlagsbestämmelsen i 2 kap. 8 § RF om rätten att förflytta sig anses vara ett nödvändigt moment i den politiska friheten. När ett fordon stoppas vid vägkanten för t.ex. en flygande inspektion innebär det att rätten att förflytta sig med det aktuella fordonet inskränks tillfälligt. Polisens rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387). I praktiken är det emellertid inte ovanligt att av polismyndigheten anställda bilinspektörer stoppar fordon för flygande inspektion.

Av ovanstående redogörelse kan dras slutsatsen att det behövs någon form av ny lagreglering på fordonsområdet. Lagform är också motiverad för den grundläggande regleringen av myndighetsutövningen i ett antal andra fall där mer eller mindre ingripande åtgärder

aktualiseras. Det bör uppmärksammas att utredningen Avgasrening 2000 i sitt betänkande SOU 2000:12 har föreslagit att de grundläggande reglerna på avgasområdet ges lagform.

4.5 Överväganden och förslag

4.5.1 En ny lag

I föregående avsnitt har konstaterats att det vore lämpligt att lagreglera vissa av bestämmelserna om kontroll av fordon. Det gäller bland annat sådana bestämmelser som kan anses innebära en form av husrannsakan och sådana bestämmelser som innebär en form av inskränkning i rörelsefriheten. Utredningen har funnit att det i dag inte finns någon lag där det skulle vara naturligt att föra in dessa bestämmelser. Vi föreslår därför att det införs en ny lag på fordonsområdet som huvudsakligen behandlar kontroll av fordon.

I en sådan lag bör ingå dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste regleras i lag, dels de viktigaste av övriga bestämmelser om fordonskontroll. De senare avser bestämmelser som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. olika tillstånd, godkännanden och återkallelser. Därvid bör i lagen tas in de viktigaste bestämmelserna om varje kontrollform samt grundläggande bestämmelser om själva kontrollen. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon bör regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Denna uppdelning av bestämmelserna ligger i linje med de förslag till nya lagar som har lämnats av både Trafikregisterutredningen (SOU 1998:162) och utredningen Avgasrening 2000 (SOU 2000:12).

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

Den nya lagen bör också innehålla ett allmänt bemyndigande för regeringen och myndigheter att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av sådana, så att sambandet mellan lag och förordning blir mer tydligt.

Lagens utformning behandlas närmare i textavsnitt 6 och bemyndigandena i textavsnitt 17.

4.5.2 En ny förordning

Fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen är till sin uppbyggnad och sitt innehåll mycket lika. Många bestämmelser är till och med helt likalydande i de två författningarna och vissa har anpassats marginellt för att tillämpas på olika fordonstyper. Det förekommer en hel del hänvisningar, framför allt från terrängtrafikkungörelsen till fordonskungörelsens bestämmelser. Med stöd av bemyndigandet i den nya lagen bör därför utfärdas en ny fordonsförordning som kan ersätta såväl den nuvarande fordonskungörelsen som terrängtrafikkungörelsen.

Bestämmelserna i kungörelserna kan i stor utsträckning föras över till den nya förordningen. De behöver dock moderniseras och arbetas om redaktionellt. De redaktionella ändringarna har till syfte att förenkla för läsaren att hitta i och att förstå författningstexten. Denna bör delas in i kapitel och avsnitt för att skapa en överskådlig textmassa av de många enskilda bestämmelserna. Kapitlen och de däri ingående bestämmelserna placeras i logisk ordning. I syfte att öka förståelsen har meningsbyggnaden förenklats – korta meningar med rak ordföljd används, liksom moderna och allmänspråkliga uttryck. Långa paragrafer har delats upp i kortare och punktuppställningar används relativt ofta. Vi har också försökt att undvika onödiga hänvisningar till andra bestämmelser.

För att skapa ett så överskådligt och heltäckande system som möjligt görs fordonsförordningens bestämmelser i princip tillämpliga på fordon i internationell vägtrafik inom landet (se vidare textavsnitt 7.2 och kommentaren till 1 kap. 2 § förslaget till fordonsförordning). Vidare tas in nya avsnitt om EG-typgodkännande och ECE-typgodkännande. Strävan är att visa på skillnaderna mellan olika typer av kontrollformer och förklara hur dessa hänger samman i ett system. Förordningen skall i så stor utsträckning som möjligt spegla de förhållanden som faktiskt råder. För närvarande är det nämligen så att fordonskungörelsens bestämmelser i vissa avseenden i själva verket är att betrakta som undantag, medan föreskrifter på annat håll innehåller bestämmelser som närmast kan betraktas som huvudregler (se t.ex. avsnitt 13.1 om kopplingsbesiktning). I vissa avseenden lämnas också förslag till materiella förändringar av bestämmelserna.

4.5.3 Myndighetsföreskrifternas struktur

Det finns ett stort antal föreskrifter på fordonsområdet utfärdade av olika myndigheter. Numera är det som nämnts tidigare främst Vägverket som står för meddelandet av nya fordonsföreskrifter men fortfarande lever en hel del gamla föreskrifter från det förutvarande Trafiksäkerhetsverket (TSV) kvar. Vidare finns det föreskrifter från Naturvårdsverket, Socialstyrelsen och Försvarmakten.

Ett trettiotal av TSV utfärdade föreskrifter som rör fordon gäller fortfarande. Vägverket har med stöd av bemyndigande i fordons- och terrängtrafikkungörelserna utfärdat ett femtontal föreskrifter. Några är relativt korta medan andra är mycket omfattande. Det allmänna intrycket är att TSV har utfärdat mer begränsade författningar, medan Vägverket förefaller ha strävat efter att samla de flesta bestämmelser rörande ett fordonsslag eller en typ av besiktning i samma föreskrift. För att skapa ett så tydligt och överskådligt system som möjligt anser vi att det sistnämnda är den bästa vägen att gå. Om alla gällande bestämmelser om ett fordonsslag samlas i en och samma föreskrift kan den enskilde fordonsägaren lätt få reda på vad som gäller för hans del.

Vissa andra myndigheter än Vägverket har också möjlighet att utfärda föreskrifter på fordonsområdet. För den enskilde fordonsägaren torde det främst vara Naturvårdsverkets bestämmelser som är av intresse. För att göra fordonsägaren uppmärksam på andra myndigheters föreskrifter kan Vägverket i sina föreskrifter ange att vissa andra myndigheter också har utfärdat föreskrifter på området. Tillgängligheten av myndigheternas föreskrifter ökar genom att de numera ingår i rättsinformationssystemet och därmed finns tillgängliga via Internet (SFS 1999:175).

För att skapa den önskade tydligheten och överskådligheten är det viktigt att den utfärdande myndigheten fortlöpande arbetar för att ersätta äldre föreskrifter med nya och därvid slå ihop de föreskrifter som hör samman. Utrustningsbestämmelserna för fordon ändras ständigt som en följd av den tekniska utvecklingen och antagandet av nya EG-direktiv. Detta leder till att en stor sammanhållen föreskrift kommer att ändras ofta. För att bibehålla den nämnda tydligheten och överskådligheten anser vi att det skulle underlätta om myndigheten med jämna mellanrum ger ut nya, konsoliderade, versioner av sina föreskrifter. En bestämmelse om detta finns i 21 § författningssamlingsförordningen (1976:725).

Vägverkets föreskrifter, som är de mest intressanta på fordonsområdet, är logiskt uppbyggda och överskådliga. Tidigare togs tillämpliga EG-direktiv med som bilagor till föreskrifterna. Sedan år 1999 hänvisas endast till det tillämpliga direktivet, med angivande av

dess EGT- och Celexnummer inom parentes. Detta förfarande förenklar föreskrifterna betydligt, men medför samtidigt att läsaren måste gå ett steg längre för att få veta vad som gäller i ett visst fall. Som exempel på detta sätt att hänvisa, se t.ex. VVFS 1999:39.

Europeiska gemenskapernas officiella tidning är en officiell rättskälla och sättet att hänvisa är allmänt vedertaget – se Statsrådsberedningens PM 1996:4 Redaktionella och språkliga frågor i EU-arbetet; se också lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar. Det bör dock noteras att det inte är fråga om s.k. *dynamiska hänvisningar*, som verkar automatiskt, utan varje ändring av direktiven kräver en ändring av föreskrifterna.

I syfte att renodla fordonsförordningen har utredningen haft en ambition att föra över merparten av utrustningsbestämmelserna till myndighetsföreskrifter. Vidare förs ned till myndighetsnivå ett antal bestämmelser av administrativ art, som bör kunna tas in i gällande föreskrifter på respektive område.

Beträffande utrustningsbestämmelserna bör särskilt noteras att de är straffsanktionerade. Detta medför ett praktiskt behov för i första hand polis och åklagare att snabbt och säkert kunna hitta relevanta bestämmelser. Ovan har pekats på behovet av nya konsoliderade versioner av gällande föreskrifter. Till detta kan fogas att det skulle vara önskvärt med sammanställningar för praktiskt bruk för exempelvis polis/åklagare, s.k. *lathundar*. Det bör vara en uppgift för Vägverket att i samråd med Riksåklagaren och Rikspolisstyrelsen närmare överväga behovet och utformningen av sådana. I detta sammanhang vill vi också framhålla önskvärdheten av att de utrustningsbestämmelser som förs över från fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen till VVFS ges en placering och utformning som underlättar den praktiska hanteringen hos såväl allmänheten och fordonsbranschen som polis och åklagare. De utgör nämligen kärnan i vad som krävs beträffande fordons beskaffenhet och utrustning.

Slutligen skall här pekas på att det finns en rik flora av äldre övergångsbestämmelser till de kungörelser som nu föreslås upphävd. De äldsta av dessa är intagna i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning. Därefter har tillkommit en lång rad övergångsbestämmelser i anslutning till olika ändringar i författningarna. Eftersom de flesta gamla övergångsbestämmelser handlar om fordons beskaffenhet och utrustning bör Vägverket, i samband med överförandet av utrustningsbestämmelserna till VVFS, gå igenom dem för att undersöka vad som fortfarande är aktuellt. I aktuella delar kan de eventuellt omvandlas till myndighetsföreskrifter.

5 Definitioner i fordonsförfattningarna

Utredningens förslag: De svenska definitionerna på fordonsområdet anpassas till EG:s definitioner. De görs dock vidare än EG-definitionerna så att de innefattar EG:s men täcker in även de nu gällande svenska begreppen. Ändringar föreslås av definitionerna av olika fordonskategorier i den tidigare föreslagna lagen om vägtrafikdefinitioner. Det nuvarande begreppet ”motorfordon” byts ut mot begreppet ”vägmotorfordon”. Vissa centrala begrepp definieras i inledningen till fordonsförordningen. Ett nytt begrepp ”motorfordon” får sin särskilda betydelse i fråga om EG-typgodkännande av fordon. Detta begrepp jämte vissa andra viktiga begrepp som gäller förfarandet vid typgodkännande av fordon tas in i det särskilda kapitlet om EG-typgodkännande i fordonsförordningen.

5.1 Utredningens uppdrag

Utredningen har i uppdrag att analysera hur regelsystemet kan utformas på ett bättre sätt än i dag för att stämma med det gällande EG-rättsliga regelverket. Samtidigt måste framtida EG-rättsliga harmoniseringar på ett smidigt sätt kunna genomföras i svensk rätt.

5.2 Utgångspunkter för en översyn av fordonsdefinitionerna i svensk rätt

5.2.1 Allmänt

Trafikregisterutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1998:12) att definitionerna i de olika vägtrafikförfattningarna skulle föras samman till en särskild författning. De övergripande definitionerna avseende

fordons- och viktbegrepp föreslogs tas in i en lag om vägtrafikdefinitioner, medan övriga begrepp skulle tas in i en förordning. Förslagen innebär att fordonskungörelsens och terrängtrafikkungörelsens definitioner lyfts ut och ersätts med en hänvisning till de nya författningarna. I Trafikregisterutredningens uppdrag ingick dock inte att överväga själva formuleringen av definitionerna. I utredningsförslaget fördes definitionerna med mindre redaktionella justeringar över från gällande rätt och hänvisades till att en genomgång i materiellt hänseende borde ske i anslutning till en översyn på respektive författningsområde.

Utredningens förslag ligger till grund för regeringens proposition 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. och där ett förslag till lag om vägtrafikdefinitioner ingår.

I vårt uppdrag ligger nu att, i samband med en översyn av fordonsbestämmelserna, närmare analysera i vad mån det krävs att definitionerna av olika fordonsbegrepp justeras. I detta sammanhang måste en jämförelse göras med de definitioner som finns i olika EG-direktiv på fordonsområdet. Eftersom direktiven spelar en stor roll för de svenska bestämmelsernas innehåll och de dessutom ständigt ändras, är det viktigt att definitionerna så långt som möjligt stämmer överens, så att inte onödiga problem uppstår vid genomförandet av direktiven. Härutöver görs en redaktionell översyn av definitionerna.

5.2.2 Fordonsdefinitioner i svensk rätt

Följande fordonsdefinitioner återfinns för närvarande i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen.

Bil	Motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som ej är att anse som motorcykel eller moped. Bilar indelas i personbilar, lastbilar och bussar.
Buss	Bil som är inrättad för befordran av fler än åtta personer utöver föraren, även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål.
Cykel	1. Fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och ej är lekfordon 2. Eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen

	<p>3. Eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning om elmotorn</p> <ul style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Fordon som är avsett att dras av moped klass II eller cykel och inte är sidvagn. Tillkopplad cykelkärra anses dock inte som särskilt fordon.
Dolly	Släpkärra som är avsedd att vara styraxel för påhängsvagn och som är utrustad med kopplingsanordning (vändskiva) för påhängsvagn.
Efterfordon	Till bil, traktor, motorredskap eller terrängmotorfordon kopplat fordon som ej är släpfordon eller terrängsläp.
Fordon	Anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor. Fordon indelas i motordrivna fordon, släpfordon, terrängsläp, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Lastbil	Bil som ej är att anse som personbil eller buss. Lastbilar indelas i lätta lastbilar och tunga lastbilar.
Lekfordon	Fordon som är avsett uteslutande för lek.
Lätt lastbil	Lastbil med totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt motorcykel	Motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en effekt av högst 11 kilowatt.
Lätt terrängvagn	Terrängvagn med en tjänstevikt av högst 2 000 kilogram.

Moped	<p>Motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har</p> <ol style="list-style-type: none">1. två eller tre hjul samt, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller2. fyra hjul och en massa utan last som understiger 350 kilogram samt<ol style="list-style-type: none">a) om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, ellerb) om det är försett med någon annan typ av motor, denna har en maximal nettoeffekt av högst 4 kilowatt. <p>Vid beräkningen av en mopeds massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Mopeder delas in i klass I och II.</p>
Moped klass I	Moped som inte tillhör klass II.
Moped klass II	Moped med pedaler som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars effekt inte överstiger 1 kilowatt.
Motorcykel	<ol style="list-style-type: none">1. Motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet överstigande 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym överstigande 50 kubikcentimeter.2. Motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram, eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettoeffekt är högst 15 kilowatt, dock inte moped. Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. <p>Motorcyklar indelas i lätta och tunga motorcyklar.</p>
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte flygplan eller sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som traktor eller motorredskap. Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder.
Motorredskap	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap indelas i motorredskap klass I och motorredskap klass II.
Motorredskap klass I	Motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	Bil som är inrättad huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare.
Påhängsvagn	Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av tvåhjulig motorcykel (moped enligt TTK) eller cykel. Tillkopplad sidvagn anses dock ej som särskilt fordon.
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, motorcykel, moped klass I, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av dessa fordon. Släpfordon indelas i släpvagnar och släpslädar.
Släpkärra	Släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som överförs till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 000 kilogram.

Släppläde	Släpfordon på medar.
Släpvagn	Släpfordon på hjul eller band.
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp.
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon indelas i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon (släpvagn i TTK).
Terrängvagn	Terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar indelas i lätta terrängvagnar och tunga terrängvagnar.
Traktor	Motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara inrättad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Tung lastbil	Lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung motorcykel	Motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter eller en effekt som överstiger 11 kilowatt.
Tung terrängvagn	Terrängvagn med en tjänstevikt över 2 000 kilogram.
Utryckningsfordon	Fordon som i bilregistret är upptaget som utryckningsfordon.

I en promemoria som kom in till Kommunikationsdepartementet den 12 januari 1998 lämnar Vägverket förslag till åtgärder med anledning av Sveriges anpassning av de nationella reglerna för motorredskap och terrängmotorfordon till EU:s (dåvarande) maskindirektiv (89/392/EEG). Förslaget syftar dels till att anpassa den svenska terminologin till EG:s, dels till att reglera de aktuella fordonens användning på väg. Vägverket föreslår att ett nytt begrepp, *mobil maskin*, skall ersätta begreppen motorredskap och terrängmotorfordon. De mobila maskinerna föreslås delas in i tre grupper, *terrängskoter*, *terrängvagn* och *övriga mobila maskiner*. Övriga mobila maskiner delas in i fem klasser med avseende på konstruktiv hastighet och vikt. Klasserna avses få betydelse för bland annat registrering och väganvändning. Förslaget har ännu inte genomförts.

5.2.3 Fordonsdefinitioner i EG-direktiven

I direktiven om typgodkännande av olika fordon (70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG) återfinns definitioner av fordonskategorier såväl i olika artiklar som i bilagor. Nedan återges de olika definitionerna och därefter jämförs de med de svenska reglerna. Observera att det finns ytterligare definitioner som inte återges här (se bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG). Dessutom finns det ett antal andra begrepp som definieras i direktiven men som inte återges här.

När hänvisning görs till ”maximal vikt” i följande definitioner innebär detta ”tekniskt tillåten totalvikt” inklusive last enligt tillverkarens uppgifter.

Fordon	Motorfordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller ej, med minst fyra hjul och konstruerat för en maximihastighet över 25 km/h samt släpvagnar till sådana fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt rörliga motorredskap (artikel 2 i direktiv 70/156/EEG).
Kategori M	Motorfordon med minst fyra hjul, som används för personbefordran (bilaga II till direktiv 70/156/EEG).
M1:	Fordon, som används för personbefordran, med högst åtta säten utöver förarsätet.
M2:	Fordon, som används för personbefordran, med mer än åtta säten utöver förarsätet och en sammanlagd vikt som inte överstiger 5 ton.

- M3: Fordon, som används för personbefordran, med mer än åtta säten utöver passagerarsätet och en sammanlagd vikt som överstiger 5 ton.
- Kategori N Motorfordon med minst fyra hjul, som används för godsbe­fordran (bilaga II till direktiv 70/156/EEG).
- N1: Fordon som används för godsbe­fordran, med en sammanlagd vikt som inte överstiger 3,5 ton.
- N2: Fordon som används för godsbe­fordran, med en sammanlagd vikt som överstiger 3,5 ton, men inte 12 ton.
- N3: Fordon, som används för godsbe­fordran, med en sammanlagd vikt som överstiger 12 ton.

För dragfordon som utformats för att sammankopplas med en påhängsvagn eller släpkär­ra skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara dragfordonets vikt i körklart skick plus den vikt som motsvarar den största statiska vertikala belastning som påhängsvagnen eller släpkär­ran överför till dragfordonet samt, i tillämpliga fall, den största vikten av dragfordonets egen last.

- Kategori O Släpvagnar (inklusive påhängsvagnar) (bilaga II till direktiv 70/156/EEG).
- O1: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som inte överstiger 0,75 ton.
- O2: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som överstiger 0,75 ton med inte 3,5 ton.
- O3: Släpvagnar med en sammanlagd vikt som överstiger 3,5 ton men inte 10 ton.
- O4: Släpvagnar med en sammanlagd vikt överstigande 10 ton.

För påhängsvagnar och släpkär­ror skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara den statiska vertikala belastning som påhängsvagnens eller släpkär­rans axel/axlar överför till marken då den kopplas till dragfordonet med maximal last.

- Kategori G Terrängfordon (bilaga II till direktiv 70/156/EEG).

Fordon av kategori N1 med en största vikt på högst två ton och fordon av kategori M skall anses vara terrängfordon om de har

- minst en framaxel och minst en bakaxel som konstruerats för samtidig

drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel.

– minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion och kan köras uppför en 30-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.

Dessutom måste de uppfylla minst fem av följande sex krav:

- Främre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.
- Bakre infallsvinkeln måste vara minst 20 grader.
- Rampvinkeln måste vara minst 20 grader.
- Markfrigången under framaxeln måste vara minst 180 mm.
- Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 180 mm.
- Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 200 mm.

Fordon av kategori N1 med en största vikt på mer än två ton och fordon av kategorierna N2, M2 och M3 med en största vikt på högst tolv ton skall anses som terrängfordon, om alla hjulen är konstruerade för samtidig drivning – inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel – eller om följande krav uppfylls:

- Minst en framaxel och minst en bakaxel är konstruerade för samtidig drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel.
- Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.
- De kan köras uppför en 25-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.

Fordon av kategori M3 med en största vikt på mer än tolv ton eller fordon av kategori N3 skall anses som terrängfordon om hjulen är konstruerade för samtidig drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel, eller om följande krav uppfylls:

- Minst hälften av hjulen drivs.
- Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.
- De kan köras uppför en 25-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.
- Minst fyra av följande sex krav uppfylls:
 - Främre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.
 - Bakre infallsvinkeln måste vara minst 25 grader.
 - Rampvinkeln måste vara minst 25 grader.
 - Markfrigången under framaxeln måste vara minst 250 mm.
 - Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 300 mm.
 - Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 250 mm.

Fordon av kategori N1 med en största vikt på högst två ton och fordon av

kategori M1 måste vara i körklart skick, dvs. försedda med kylvätska, smörjmedel, bränsle, verktyg, reservhjul och förare som anses ha standardvikten 75 kg. Andra fordon måste vara lastade med den tekniskt tillåtna största vikten enligt tillverkarens uppgift.

Förmågan att klara uppförslutningar kontrolleras genom en enkel beräkning. I undantagsfall får dock det tekniska organet begära att ett fordon av den aktuella typen tillhandahålls för en verklig provning.

Vid mätning av främre och bakre infallsvinklarna och rampvinkeln skall hänsyn inte tas till underkörningsskydd.

Symbol G skall kombineras med antingen symbolen M eller N. Till exempel skall ett fordon av kategori N1 som lämpar sig för att användas i terräng betecknas N1G.

Fordon för särskilt ändamål
Härmed avses ett fordon av kategori M, N eller O för transport av passagerare eller varor och för utförande av en särskild funktion för vilken särskilda karosseriarrangemang eller särskild utrustning är nödvändig (bilaga II till direktiv 70/156/EEG).

Exempel:

- | | |
|--------------|--|
| Campingbil | Innebär att ett fordon av kategori M1 avsett för ett särskilt ändamål konstruerat med boendemöjligheter vilket inbegriper minst följande utrustning: <ul style="list-style-type: none">– sittplatser och bord– sovplatser som kan göras om av sittplatserna– matlagningsmöjligheter och– lagringsmöjligheter Denna utrustning skall vara ordentligt fastsatt i väggar, golv eller tak. Bordet kan dock vara konstruerat så att det lätt går att flytta. |
| Pansarfordon | Fordon avsedda för skydd av passagerare eller varor som transporteras och som uppfyller krav på skottsäker pansarplåt. |
| Ambulanser | Motorfordon av kategori M avsedda för transport av sjuka eller sårade med särskild utrustning för detta ändamål. |

Likvagnar	Motorfordon avsedda för transport av avlidna och som har särskild utrustning för detta ändamål.
Jordbruks- och skogsbruks-traktorer	Härmed avses varje motorfordon som är försett med hjul eller band, med minst två axlar, vars huvuduppgift grundas på dess dragkraft och som är särskilt konstruerat att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar avsedda för jord- eller skogsbruk. Fordonet kan vara utrustat för transport av gods och passagerare (artikel 1 i direktiv 74/150/EEG). Direktivet (74/150/EEG) tillämpas endast på sådana traktorer som är försedda med luftfyllda däck och har två axlar och är konstruerade för en hastighet mellan 6 och 40 km i timmen.
Mopeder	Härmed avses två- eller trehjuliga fordon med en motor som, om den bygger på inre förbränning, har högst 50 kubikcentimeter slagvolym och som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 45 km i timmen (artikel 1.2 i direktiv 92/61/EEG).
Motorcyklar	Härmed avses tvåhjuliga fordon, med eller utan sidvagn, som har en motor som, om den bygger på inre förbränning, har en slagvolym på över 50 kubikcentimeter eller är konstruerade för en maximihastighet på över 45 km i timmen (artikel 1.2 i direktiv 92/61/EEG).
Trehjuliga motorcyklar	Härmed avses fordon med tre symmetriskt placerade hjul som har en motor som, om den bygger på inre förbränning, har en slagvolym på över 50 kubikcentimeter eller en högsta hastighet som överstiger 45 km i timmen (artikel 1.2 i direktiv 92/61/EEG).
Fyrhjuliga motorfordon	Direktivet (92/61/EEG) tillämpas även på fyrhjulingar med följande definitioner: – Lätta fyrhjuliga fordon med en massa utan last, exklusive batterier i fråga om eldrivna fordon, på under 350 kg, som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 45 km i timmen och vilkas motorer har en

slagvolym på högst 50 kubikcentimeter i fråga om motorer med tändsystem eller en maximal nettoeffekt på högst 4 kilowatt för övriga motortyper. Sådana fordon skall jämföras med mopeder.

– Fyrhjuliga fordon som inte motsvarar definitionen ovan, vars massa utan last, exklusive batterier i fråga om eldrivna fordon, är högst 400 kg (550 kg för fordon inrättade för godsbeholdningen) och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt. Sådana fordon skall jämföras med trehjuliga motorcyklar (artikel 1.3 i direktiv 92/61/EEG).

Även i rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort (91/439/EEG) med minimikrav för utfärdande av körkort och i vissa andra direktiv finns det definitioner av olika fordonskategorier. I vissa fall hänvisas därvid till de definitioner som finns i typgodkännandedirektiven medan körkortsdirektivet i andra fall innehåller en egen definition. Denna avviker ibland från de definitioner som finns i typgodkännandedirektiven. Detta komplicerar givetvis arbetet med att få de svenska definitionerna att stämma överens med definitionerna i EG-direktiven.

5.3 Överväganden och förslag

5.3.1 Allmänt

Vid översynen av definitionerna har vi haft som utgångspunkt dels att definitionerna bör vara desamma på hela trafik- och fordonsområdet, dels att de skall vara heltäckande, dvs. täcka in samtliga fordonstyper, dels att de skall stämma överens med EG:s direktiv på respektive område.

EG-direktiven reglerar endast en del av fordonsområdet och till den del som ett område är oreglerat är Sverige oförhindrat att införa nationella regler. Eftersom direktiven inte ens är avsedda att vara heltäckande är inte heller deras indelning i fordonskategorier heltäckande. Flera fordonskategorier, som är oreglerade i direktiven, kräver dock reglering i nationell rätt. Detta förhållande medför vissa problem när det gäller att anpassa de svenska definitionerna till direktiven. Ett rent övertagande av EG-definitionerna skulle utestänga flera fordonskategorier. De svenska definitionerna måste i vissa fall även fortsättningsvis vara vidare än EG:s och reglera ett större område. Vi är emellertid oförhindrade att tillämpa EG:s tekniska regler på fler fordonskategorier än direktiven reglerar. Det viktiga är dock att

direktivens regler verkligen tillämpas på de fordon som regleras där. En slutsats som kan dras är alltså att de svenska definitionerna på fordonsområdet måste innefatta EG:s, men att EG-definitionerna inte kan föras över ordagrant från direktiven.

5.3.2 Allmänna fordonsdefinitioner i vägtrafikförfattningarna

Inledning

Som framgår av föregående avsnitt är det väsentliga att de svenska definitionerna omfattar EG:s, så att de tekniska reglerna (som härrör från EG) verkligen tillämpas enligt direktiven. De svenska definitionerna får dock vara vidare och omfatta fler fordon.

Det nationella systemet består av definitioner i flera nivåer. För att t.ex. komma fram till vad en lätt lastbil är måste man läsa definitionerna sex steg uppåt i hierarkin. Vi har övervägt att slopa vissa nivåer, bland annat fordon och motordrivet fordon. Vi har emellertid funnit att de alla fyller en funktion, både i den systematiska indelningen och i författningstexten. Ett slopande av någon nivå skulle omedelbart leda till att författningstexten skulle tyngas av ett flertal uppräknningar av de fordonstyper som avses, i stället för, som nu, att ett samlingsbegrepp används. Ett undantag är dock begreppet *terrängfordon* som bör kunna tas bort, eftersom det kommer att sakna funktion när terrängtrafikkungörelsen och fordonskungörelsen arbetas samman, se vidare nedan.

I det följande går vi igenom ett antal olika definitioner och anpassar dem till EG:s. Samtidigt moderniseras de rent språkligt och görs vissa andra, huvudsakligen redaktionella, ändringar.

Grundläggande begrepp

Fordon är det grundläggande begreppet i fordonsförfattningarna. Med fordon avses en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Begreppet är mycket vitt och omfattar alla de övriga kategorier som definieras i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen. Om ordet "huvudsakligen" läggs till framför "för färd på marken" markeras att inte varje anordning som i och för sig kan framföras på marken utgör ett fordon i här åsyftad mening. Med fordon skall i stället avses

anordningar där huvudsyftet är att de skall föras på marken. Då kan undantaget för flygplan i definitionen av *motordrivet fordon* tas bort.

Fordon: En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Motordrivet fordon är det begrepp som särskiljer de fordon som drivs av motor från övriga fordon. Eftersom det i definitionen av *fordon* har angetts att anordningen skall vara inrättad huvudsakligen för färd på marken, kan som nämnts undantaget för flygplan utgå. Vi föreslår att motordrivna fordon delas in i vägmotorfordon (se nedan), traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motordrivet fordon: Ett fordon som för framdrivande är försett med en motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller ett sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som en cykel. Motordrivna fordon delas in i vägmotorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Fordon på väg respektive i terräng

Den nuvarande ordningen utgår från begreppen väg och terräng. Väg är definierad i positiva termer medan terräng är allt som inte är väg. Terrängmotorfordon definieras positivt – inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng – medan motorfordon är ett motordrivet fordon som inte är terrängmotorfordon. Denna ordning kan tyckas lite egendomlig, eftersom en bestämning av vad som är motorfordon måste börja med en uteslutning av terrängmotorfordon, vilket kräver en analys av vägbegreppet som motsatsvis ger innebörden av terräng. *Väg – terräng* respektive *motorfordon – terrängmotorfordon* är reglerat så att säga ”omlott”.

För att skapa en tydligare motsvarighet till begreppet terrängmotorfordon föreslår vi att begreppet motorfordon byts ut mot begreppet *vägmotorfordon*. Samtidigt bör begreppet anpassas till definitionen av det EG-rättsliga begreppet fordon. Det innebär att vägmotorfordon definieras positivt. Då slipper man den omlottsituation som beskrivits ovan. Den föreslagna definitionen nedan innehåller, till skillnad från dess EG-rättsliga motsvarighet, ingen begränsning när det gäller fordonets konstruktiva hastighet, eftersom det skulle utesluta ett antal fordon som enligt svenska bestämmelser bör regleras som

vägmotorfordon, även om de faller utanför direktivens regler. Om man i framtiden skulle behöva göra en sådan åtskillnad i regelverket kan man tänka sig att göra en uppdelning i olika klasser med avseende på fordonens konstruktiva hastighet. Förslaget medför att begreppet ”motorfordon”, som i dag förekommer i ett mycket stort antal författningar, får bytas ut mot begreppet ”vägmotorfordon”.

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

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller

2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Vägmotorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Den föreslagna lösningen medför som sagt att omlottssituationen bortfaller, samtidigt som begreppet knyter an till EG-definitionen av fordon. Frågan är då hur begreppet terrängmotorfordon med angiven utgångspunkt skall definieras.

Det vägbegrepp som används gemensamt i samtliga svenska trafikförfattningar är något vidare än EG:s. Skälet för detta torde vara att väg enligt trafikförfattningarna inte bara avser inordningställda (anlagda) kommunikationsleder, vilket antas vara innebörden av EG:s ”väg”, utan även en sådan plats där trafik med motorfordon allmänt förekommer. Den innebörden säkerställer i första hand att trafikreglerna följer trafiken och inte är begränsade till avsedda kommunikationsleder. När det gäller att bestämma fordonsslag har dock detta syfte mindre betydelse. Frågan är till en början om det med avseende på fordonskungörelsen (eller motsvarande) finns skäl att uttryckligen ange vad som är väg. Det borde i och för sig vara möjligt att låta begreppet stå okommenterat, på motsvarande sätt som i direktivet 70/156/EEG, och överlåta åt Vägverket att avgöra tolkningsfrågor. Av detta följer att även begreppet terräng skulle kunna mönstras ut ur definitions katalogen. Därvid skulle terrängmotorfordon vara ett sådant motordrivet fordon som inte är vägmotorfordon, traktor eller motorredskap.

Den skisserade fortsättningen på resonemanget ovan ger emellertid ingen omedelbar positiv effekt. Gränsdragningsproblem som kan finnas i dag kvarstår lika fullt. Det är snarare så, att man kan skapa ytterligare problem genom att slopa definitioner i fordonskungörelsen eller motsvarande författning medan de behövs i trafikförordningen. Det avgörande är att det nya begreppet vägmotorfordon i vart fall omfattar

vad som sägs i direktivet 70/156/EEG. Så får också anses vara fallet. Definitionen av terrängmotorfordon bör då ändras som en följd av att vägmotorfordon bestäms positivt. Båda begreppen bör nämligen inte bestämmas i positiva termer om man vill undvika luckor eller överlappningar, utan samma teknik som i dag bör användas, fast omvänt.

Terrängmotorfordon: *Ett motordrivet fordon som inte är ett vägmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.*

EG använder begreppet *terrängfordon* med utgångspunkt i vissa tekniska krav på markfrigång m.m. Det måste dock fortfarande anses vara så att denna kategori, benämnd G, endast är en del av den större kategorin (M eller N) och således alltså utgör fordon enligt grunddefinitionen i direktivet 70/156/EEG (fordon avsedda för väg). EG:s begrepp terrängfordon har därför ingen egentlig funktion att fylla i den nationella bestämningen av terrängmotorfordon. Det torde vara så att de fordon som faller in under kategori G är att anse som motorfordon enligt fordonskungörelsen. Kategorin skapar å ena sidan inga problem men löser å den andra inte den grundläggande gränsdragningen mellan vägmotorfordon och terrängmotorfordon. Den kan därför utelämnas från ett EG-rättsligt perspektiv. Med den indelning och uppläggning av definitionerna som vi nu föreslår finns det inte heller i övrigt någon anledning att behålla det begrepp terrängfordon som finns i fordons- och terrängtrafikkungörelserna, jämför ovan.

I den grå zonen mellan vägmotorfordon och terrängmotorfordon förekommer fordon som är konstruerade så att de mycket väl, och kanske i första hand, lämpar sig för färd i (obanad) terräng. Samtidigt kan de också framföras på väg, rent tekniskt och konstruktionsmässigt, men de brister i utrustning med avseende på trafiksäkerheten och kan vara svåra att hantera i trafiken (otympliga och/eller dåligt utrustade). En del av dessa fordon kan helt enkelt inte uppfylla de krav som gäller för bil och blir därför att hänföra till terrängmotorfordon. Gränsdragningen torde i relativt stor utsträckning avgöras av tillverkarens uppgifter om avsett användningssätt.

Sett utifrån de föreslagna definitionerna finns det egentligen inte något att anmärka mot detta förhållande. Enligt nuvarande regler krävs det inte att ett terrängmotorfordon skall vara så konstruerat att det över huvud taget inte kan användas på väg. Vad som är "huvudsakligen" är en tolkningsfråga, men har inte någon avgörande betydelse med

avseende på fordonsbestämmelserna. Problemet kommer i nästa led – trafikreglerna.

Ett terrängmotorfordon får, med vissa undantag, enligt 5 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) inte föras på andra vägar än enskilda. Den begränsningen är inte avgörande från trafiksäkerhetssynpunkt eftersom det enskilda vägnätet är betydande. De krav som ställs på ett vägmotorfordon gäller naturligtvis vare sig det framförs på en allmän eller en enskild väg. Från den utgångspunkten bör man inte godta en undermålig utrustning på ett terrängmotorfordon som faktiskt framförs på väg. Denna problematik kan sträckas ut till att gälla alla ”mobila maskiner” som, trots sin grundläggande konstruktion för ett ”icke-väg ändamål”, förekommer på väg. En lösning kan i varje fall teoretiskt vara, att det ställs särskilda utrustningskrav på en mobil maskin som används på väg. Ett annat alternativ skulle vara att i princip förbjuda dessa fordon att framföras på väg.

Eftersom denna diskussion för närvarande även förs inom EU lämnar vi inte något slutligt förslag i frågan. Slutsatsen är inte given, men möjligen bör man i Sverige arbeta för en kategoriindelning i vägmotorfordon, traktorer och mobila maskiner, varvid de två första kategorierna definitionsmässigt i allt väsentligt följer EG:s regler medan mobila maskiner i grunden har en utrustningsnivå motsvarande maskindirektivet men med påbyggnad för användning på väg.

Bilar

I direktivet 70/156/EEG finns, till skillnad från körkortsdirektivet (91/439/EEG), ingen definition av begreppet *bil*. Såvitt vi kan bedöma finns det ingen anledning att ändra den nuvarande definitionen i fordonskungörelsen. Definitionen är viktig för definitionerna av personbil, buss och lastbil. Definitionen av bil utesluter inte någon fordonstyp som enligt EG:s definitioner skall omfattas av direktivens regler.

Definitionen av *personbil* stämmer relativt bra överens med EG-rättsliga definitioner, men vissa anpassningar kan göras för att avvikelserna skall bli så liten som möjligt. – I den svenska versionen av direktivet står ”fordon som *används* för personbefordran...”. Ordet *inrättad*, som finns i de svenska författningarna, är mer objektivt än *används*. Användningen av ett fordon kan ju skifta från dag till dag, men om fordonet är inrättat på visst sätt är det svårare att ändra. Med hänsyn till detta och eftersom ordet *inrättad* inte torde strida mot ordalydelsen i andra språkversioner av direktivet föreslår vi att ordet *inrättad* används även fortsättningsvis. För att i möjligaste mån undvika

gränsdragningsproblem bör även ordet *huvudsakligen*, såsom i dag finnas med i definitionen (jfr ovan i fråga om fordon).

Personbil: *En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta säten utöver förarsätet.*

Begreppet *buss* stämmer, liksom *personbil*, relativt bra överens med EG:s definitioner. Vissa justeringar kan dock göras för att anpassa definitionen ännu mer i EG-rättslig riktning. För att skapa ett enhetligt och tydligt system är det önskvärt att den oklara satsen *även om bilen dessutom är inrättad för annat ändamål* kunde ersättas av ordet *huvudsakligen*. Detta torde krävas även för att det skall finnas en gräns i förhållande till begreppet *lastbil*, som enligt nedanstående förslag begränsas huvudsakligen till *godsbefordran*. Förändringen kan dock medföra att ett fordon med mer än åtta säten utöver förarsätet, men som huvudsakligen är inrättat för annat ändamål än *personbefordran*, kommer att klassas som *lastbil* i stället för som i dag som *buss*. Det kan emellertid inte röra sig om något större antal fordon. Vid tolkningen av uttrycket *huvudsakligen* i myndighetsföreskrifter, rekommendationer och praxis finns dessutom möjlighet att påverka gränsdragningen på ett sätt som i allt väsentligt stämmer överens med vad som gäller i dag.

Det bör också nämnas att den nu föreslagna modifieringen av begreppet "buss" stämmer väl överens med den definition av *buss* som gäller enligt det ovan nämnda körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort (91/439/EEG). I körkortssammanhang avses med *buss* (fordon av kategori D) "bilar avsedda för persontransporter och som utöver förarsätet har fler än åtta sittplatser".

Buss: *En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta säten utöver förarsätet.*

Lastbil definieras inte i svensk rätt som fordon avsett för *godsbefordran*. I stället anses *lastbil* vara en bil som inte är att anse som *personbil* eller *buss*. Anledningen till detta är att man har velat täcka in de fordon som kan hänföras till punkten 2 i definitionen av *motorfordon*. I punkten 1 i samma definition talas om *personbefordran* och *godsbefordran*. Eftersom *personbil* och *buss* enligt gällande svensk rätt undantas från vad som är att anse som *lastbil* framgår det att *godsbefordran* är det främsta användningsområdet för *lastbilar*. Definitionen avviker därmed språkligt, men inte reellt, från EG:s definition, och det är förmodligen nödvändigt för att få ett fullständigt system för svenskt vidkommande. För att förtydliga kan definitionen delas upp i två punkter. Den första punkten kommer då att helt

motsvara EG:s definition medan punkten 2 fullgör funktionen att täcka in vissa fordon i enlighet med vad som sagts ovan.

Lastbil: 1. *En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran.*

2. *En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss.*

Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.

Motorcyklar och mopeder

Motorcykel definieras i stort sett på samma sätt i svensk rätt och i direktivet 92/61/EEG. Vissa redaktionella skillnader har dock gjorts för att definitionen rent språkligt skall passa bättre för svenska förhållanden. Vi föreslår därför inte någon ändring i det här avseendet.

Den svenska definitionen av begreppet *moped* stämmer numera väl överens med sin EG-rättsliga motsvarighet.

Släpfordon

Vissa förändringar av definitionerna kan helt motiveras med att fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen slås samman till *en* förordning. En sådan förändring har redan berörts, nämligen sloandet av begreppet terrängfordon, som inte längre fyller någon praktisk funktion.

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

Släpfordon: *Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp.*

Släpvagn: *Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett vägmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.*

Släpplåde: *Ett slåpfordon på medar som är inråttat för att dras av ett vågmotorfordon, en traktor eller ett motorredskap.*

Terrångslåp: *Ett slåpfordon som är inråttat för att dras av ett terrångmotorfordon.*

Systematisk uppställning av olika fordonskategorier enligt förslaget ovan

Motordrivet fordon

1. Vägmotorfordon
 - a) Bilar
 - ◆ Personbil
 - ◆ Buss
 - ◆ Lastbil
 - Lätt lastbil
 - Tung lastbil
 - b) Motorcyklar
 - ◆ Lätt motorcykel
 - ◆ Tung motorcykel
 - c) Mopeder
 - ◆ Moped klass I
 - ◆ Moped klass II
2. Traktorer
3. Motorredskap
 - a) Motorredskap klass I
 - b) Motorredskap klass II
4. Terrängmotorfordon
 - a) Terrängvagn
 - ◆ Lätt terrängvagn
 - ◆ Tung terrängvagn
 - b) Terrängskoter

Släpfordon

1. Släpvagn
 - a) Släpkärra
 - ◆ Dolly
 - b) Påhängsvagn
2. Släpsläde
3. Terrängsläp

Efterfordon

Sidvagn

Cykel

Hästfordon

Till de ovan upptagna definitionerna kommer i fråga om EG-typgodkännande begreppet ”motorfordon”, se närmare nedan avsnitt 5.3.3.

Övriga definitioner

Begreppet *lekfordon* förekommer i trafikförfattningarna med innebörden *fordon som är avsett uteslutande för lek*. I fordonsbegreppet ingår således lekfordon, men ingen av författningarna undantar denna kategori från tillämpningen generellt sett. Det är endast i fråga om cykel som det uttryckligen sägs, att därmed inte avses lekfordon.

Den nuvarande regleringen är ofullständig och leder närmast tanken till att lagstiftaren har utgått från att inget annat fordon än cykel i vissa fall skulle kunna inrymma kategorin lekfordon. Den tolkningen av bestämmelserna torde dock inte vara möjlig att göra. Det finns naturligtvis fordon som för framdrivande är försedda med motor men som ändå måste anses vara avsedda uteslutande för lek. Det rimliga är att lekfordon undantas från fordonsbestämmelserna och detta kan författningsmässigt ske genom att det inledningsvis förklaras att lagstiftningen inte gäller för lekfordon.

Det finns ett EG-direktiv på området – rådets direktiv 88/378/EEG av den 3 maj 1988 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om leksakers säkerhet (ändrat genom 93/68/EEG). I artikel 4 i det direktivet sägs att medlemsstaterna inte får förhindra att leksaker som uppfyller kraven i direktivet släpps ut på marknaden inom deras territorier. Det är inte något minimidirektiv som medger avvikelser för andra eller strängare säkerhetskrav. Sverige har infört direktivet genom lagen (1992:1327) respektive förordningen (1993:971) om leksakers säkerhet. Lagen gäller för leksaker som är utformade för eller annars är klart avsedda att användas av barn under 14 år. I direktivet anges i bilaga 1 produkter som inte skall betraktas som leksaker. För fordonsområdets vidkommande är punkterna 13, 15 och 17 av särskilt intresse, dvs. följande är *inte* leksaker: specialiserade produkter som drivs med en märkspänning som överstiger 24 volt, fordon med förbränningsmotor och cyklar avsedda för idrottsutövning eller för framförande på allmän väg. Innehållet i bilagan är infört i svensk lagstiftning genom Konsumentverkets föreskrifter.

Leksaker skall uppfylla i direktivet närmare angivna väsentliga egenskapskrav. I praktiken bestäms dessa krav genom så kallade CEN-standarder. I januari 1999 fastställde SIS att europastandarden EN 71-1:1998 rörande Leksaker – Säkerhetsregler gäller som svensk standard. I punkten 5.7 sägs att elektriskt drivna leksaker skall ha en högsta hastighet av 8 km/tim vid provning. Detta gäller dock endast i fråga om leksaker avsedda för barn under 36 månader. I övrigt sägs inget om hastigheten.

Vi har kommit till slutsatsen att från fordonsbestämmelserna skall undantas leksaker som avses i ovan nämnda författningar. En

bestämning av vad som avses med lekfordon får göras med denna utgångspunkt.

Lekfordon: *Et fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.*

Det kan givetvis uppstå gränsdragningsproblem, vilket i första hand torde gälla i fråga om eldrivna fordon. Risken är att avancerade lekfordon uppträder med betydande massa och fartresurser. Den övre gräns i fråga om hastighet som kan godtas är 25 km/tim, därefter måste ett "lekfordon" obetingat falla in under vägmotorfordon (jfr definitionen av "fordon" i typgodkännandedirektivet 70/156/EEG), men redan en betydligt lägre hastighet är problematisk. Den ovan relaterade gränsen på 8 km/tim vore i och för sig lämplig att tillämpa generellt, men därvid går man utöver standardens räckvidd. Å andra sidan är kravet på *utformat eller klart avsett att användas av barn under 14 år* en klar begränsning som måste kunna hävdas för att undvika svårigheterna med nämnda fordon. En ytterligare jämförelse är direktivet 92/61/EEG (typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon) där fordon som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 6 km/tim undantas. Frågan torde få överlämnas till rättspraxis. Vägverket kan därvid utfärda vägledande rekommendationer.

Från trafiksäkerhetssynpunkt kan det diskuteras huruvida trafikförordningen bör förse med regler som hindrar att lekfordon används i trafiken. Det är inte givet hur en sådan reglering bör se ut. Avsikten skulle dock vara att förhindra att motordrivna lekfordon blandas med den normala trafiken. Denna fråga faller utanför vårt uppdrag. Vi anser emellertid att den bör övervägas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Begreppet *campingbil* förekommer inte i fordonskatalogeringen eller i någon annan trafikförfattning. I Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1981:22) om klassificering (ändrade genom TSVFS 1985:94) sägs följande om husbilar. En bil som är försedd med karosseri inrättat som bostadsutrymme, så kallad husbil, och som är inrättad för befordran av högst åtta personer utöver föraren bör enligt 3 § fordonskatalogeringen hänföras till fordonsslaget lastbil. Begreppet campingbil finns i direktivet 98/14/EG, som är en ändring av direktivet 70/156/EEG, under benämningen *fordon för särskilt ändamål*. Campingbil beskrivs där på det sätt som angetts i textavsnitt 5.2.3. Campingbilar anses således vara ett fordon av kategori M1. Slutsatsen är att klassificeringen bör följa EG-direktivet och att dessa fordon hänförs till *personbil*. Regleringen kan lämpligen ske i en myndighetsföreskrift.

5.3.3 Särskilda definitioner i samband med EG-typgodkännande

Som nämnts i det föregående har ambitionen varit att samma definitioner skall gälla inom hela vägtrafikområdet. Av skäl som redogjorts för ovan är det emellertid omöjligt att helt utan ändringar ta över EG:s definitioner av fordonskategorierna. Vi har därför fått revidera vår uppfattning något och föreslår att *särskilda definitioner skall gälla i fråga om EG-typgodkännande av fordon*. Detta är en lösning som flera andra europeiska länder har valt, när de av olika skäl har behållit en nationell indelning av fordon i kategorier (jfr textavsnitt 3).

Vissa centrala begrepp i direktiven bör förklaras i den nya fordonsförordningen. Begreppet *tillverkare* används i ett antal olika bestämmelser i den föreslagna fordonsförordningen och bör därför definieras i förordningens inledande kapitel. Definitionen hämtas från direktivet 70/156/EEG. I detta direktiv definieras också begreppen *etappvis typgodkännande*, *fordonstyp* och *teknisk tjänst*. Dessa definitioner har främst betydelse för EG-typgodkännande och tas därför in i fordonsförordningens särskilda kapitel om denna godkännandeform.

EG-typgodkännande av fordon är ett område som är starkt styrt av EG-direktiven och där det är nödvändigt att kunna hänvisa till de olika fordonskategorier som används i direktiven. För att underlätta arbetet med sådana typgodkännanden föreslår vi att definitioner av dessa tas in i kapitlet om EG-typgodkännande i fordonsförordningen. Dessa definitioner är nämligen inte kopplade till något förhållande (exempelvis beskattning) som kräver lagform. Förfarandet att ta in dem i förordning i stället för i lag kommer också att underlätta genomförandet av kommande ändringar av direktiven. Om det finns behov av det kan hänvisningar göras till EG-definitionerna i fordonsförordningen från andra kapitel i förordningen eller från andra författningar.

I det föregående föreslås att begreppet *motorfordon* byts ut mot *vägmotorfordon*, dvs. de fordon som för närvarande anses som motorfordon skall i framtiden anses vara vägmotorfordon. I fråga om EG-typgodkännande krävs dock särskilda överväganden i detta sammanhang.

De olika typgodkännandedirektiven använder det grundläggande begreppet *fordon* på olika sätt, vilket medför att EG:s definitioner inte utan justeringar kan föras över till nationell rätt. Direktivet 70/156/EEG definierar begreppet fordon på ett sätt som utesluter traktorer, mopeder och motorcyklar. I direktiven 74/156/EEG och 92/61/EEG används däremot begreppet fordon, utan att det definieras,

på ett sätt som uppenbarligen innefattar även traktorer, mopeder och motorcyklar. För att hålla isär vad som menas i de olika definitionerna bör det därför föras in ett nytt begrepp *motorfordon*, som stämmer överens med definitionen av fordon i direktivet 70/156/EEG (med undantag av släpvagnar). Detta nya begrepp kan då ersätta begreppet fordon i de definitioner som hämtas från det direktivet.

Tillämpningsområdet för den EG-anpassade definitionen av *motorfordon* är begränsat till den särskilda regleringen av EG-typgodkännande. Definitionen tas därför inte upp i den allmänna begreppskatalogen i förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner utan i det särskilda kapitel i fordonsförordningen (kapitel 3 i förslaget) som behandlar EG-typgodkännande, se vidare textavsnitt 8.5.3 om definitioner i samband med EG-typgodkännande.

Det är dock inte alla definitioner av fordonskategorier från typgodkännandedirektiven som behöver föras över till nationell rätt. I direktiven används begreppet terrängfordon med utgångspunkt i vissa tekniska krav på markfrigång m.m. Kategori G får anses utgöra endast en del av den större kategorin (M eller N) och avser således fordon enligt grunddefinitionen i artikel 2 (fordon avsedda för väg). Vi har i föregående avsnitt konstaterat att den definitionen saknar praktisk användning och att den därför inte tas in i förslaget till lag om vägtrafikdefinitioner. Det finns inte heller något behov av att ta in den i fordonsförordningen, utan den kan utgå helt.

Fordon för särskilda ändamål, t.ex. ambulanser och campingbilar, har hittills i nationell rätt definierats endast i myndighetsföreskrifter, och bör även fortsättningsvis behandlas så. Definitionen av dessa fordon får tas in i det sammanhang där de hör hemma.

De svenska definitionerna av mopeder och motorcyklar överensstämmer till sitt innehåll helt (om än inte ordagrant till sin lydelse, se ovan) med EG-definitionerna. Eftersom författningarna inte bör innehålla fler definitioner än nödvändigt och de svenska definitionerna är väl anpassade till svenskt språkbruk bör EG-definitionerna av dessa i fordonsförordningen ersättas med en hänvisning till de svenska definitionerna.

6 En ny fordonslag

Utredningens förslag: I den nya fordonslagen samlas de grundläggande bestämmelserna om de olika formerna av godkännande av fordon samt om kontroll av fordon och dess last och kontroll av färdskrivare och taxameter.

Bilinspektörer ges jämte polismän rätt att i vissa fall stoppa fordon för att genomföra en kontroll. En polisman, en besiktningsman, en bilinspektör och en tekniker får vid kontroll enligt lagen bereda sig tillträde till fordon eller i vissa fall till lokaler eller liknande eller till områden i anslutning till dessa. En polisman eller en bilinspektör får bereda sig tillträde till slutna utrymmen i ett fordon eller dess last för att kontrollera att fordonet är lastat på föreskrivet sätt. Ett fordon får vid kontrollen provköras i den utsträckning som behövs för att en besiktning eller en inspektion skall kunna genomföras.

Fordonslagen reglerar vidare den verksamhet som bedrivs av besiktningsorganen på fordonsområdet. Den tillsyn som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar över besiktningsverksamheten förtydligas. Tillsynen skall omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

I fordonsförordningen samlas de närmare bestämmelserna om fordonskontrollen och de olika besiktningsformerna.

Institutet inspektion hos försäljare mönstras ut.

6.1 Inledning

I textavsnitt 4 har vi kommit fram till att det behövs en ny lag på fordonsområdet. En sådan bör innehålla grundläggande bestämmelser om olika kontrollformer och själva kontrollen samt bestämmelser om besiktningsverksamheten m.m. Lagen skall gälla kontroll av sådana fordon som är avsedda att användas i trafik samt kontroll av till sådana fordon hörande system, komponenter och separata tekniska enheter.

Den primära förutsättningen för godkännande är dock att fordonen uppfyller de krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som med stöd av bemyndigande föreskrivs på lägre nivå genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Lagen bör innehålla ett sådant bemyndigande. Den får därför, om än formellt, även anses behandla fordons beskaffenhet och utrustning. Vidare skall lagen gälla kontroll av last och den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Ett lämpligt namn på en lag som innefattar alla nu nämnda delområden är *fordonslagen*. Härigenom täcks i princip in det som avses vara innehållet, möjligtvis med undantag av kontroll av last men det får anses ligga så nära vad som i övrigt behandlas i lagen att det ändå faller inom ramen för en fordonslag.

Trafikregisterutredningen har i sitt betänkande (SOU 1998:162) föreslagit att de på trafikområdet gällande definitionerna skall samlas i en särskild lag med tillhörande förordning. (Se numera regeringens proposition 2000/01:95). Det är då lämpligt att fordonslagen innehåller en hänvisning till lagen om vägtrafikdefinitioner. De beteckningar som används i fordonslagen skall ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Utöver de definitioner som finns i den senare lagen behövs vissa ytterligare definitioner i fordonslagen. Det gäller begreppen *besiktningsman*, *bilinspektör* och *tekniker*. Dessa begrepp används redan i dag i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen, utan att definieras. I stället anges i vissa bestämmelser att t.ex. en bilinspektör och en tekniker skall förordnas av en polismyndighet för att få utföra vissa arbetsuppgifter inom polisen. I de definitioner som tas in i fordonslagen bör dock inte anges att dessa måste vara förordnade, utan i stället bör talas om hur de är *anställda/anlitade*. Sedan kan man i andra bestämmelser föreskriva att de dessutom måste ha ett särskilt förordnande för att få utföra vissa arbetsuppgifter. Då kan olika krav ställas upp i fråga om förordnande för olika kontrollformer.

Begreppet *besiktningsorgan* definieras i dag genom en hänvisning till lagen (1994:2043) om besiktningsorgan på fordonsområdet. När nu den lagen tas in i den nya fordonslagen bör en ny definition av det begreppet tas med i en inledande bestämmelse.

6.2 Särskilda kontrollformer

6.2.1 Inledning

I ett kapitel med detta namn tas i lagen in de mest grundläggande bestämmelserna om varje kontrollform. I första hand skall kapitlet innehålla bestämmelser som beskriver varje kontrollform. I andra hand tas emellertid även in sådana bestämmelser om kontrollformen som är mycket ingripande för den enskilde. I de fall en sådan bestämmelse kan tillämpas generellt på samtliga kontrollformer tas den i stället in i det tredje kapitlet om grundläggande bestämmelser om kontrollen.

6.2.2 Typgodkännande

Vi var först inne på tanken att varje form av typgodkännande – EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande och ECE-typgodkännande – skulle få ett eget avsnitt i fordonslagen. Därvid hade redan från början redogjorts för alla de möjligheter som står en fordonstillverkare till buds när det gäller att få en typ av fordon godkänd och det hade tydligt framgått att olika regler gäller för de olika formerna av godkännande.

Efter hand har vi dock kommit fram till att skillnaderna i de olika formerna av typgodkännande inte behöver vara särskilt stora, utan att de grundläggande bestämmelserna egentligen kan utformas likadant för dem. Till detta kommer att ett enskilt omnämnande av varje form av typgodkännande skulle kräva att en hänvisning gjordes till EG-direktiven om typgodkännande av fordon (70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG) i definitionen av EG-typgodkännande. I Sverige har vi, till skillnad från t.ex. i Nederländerna och Tyskland, valt att inte använda s.k. *dynamiska hänvisningar* till direktiv. En dynamisk hänvisning innebär att en hänvisning endast görs till direktivet i sin grundform. Det förutsätts därvid att alla kommande ändringar av direktivet också omfattas av hänvisningen. I Sverige har denna metod inte ansetts vara tillämplig, utan det krävs en enskild hänvisning till varje direktivs senaste ändring. Jämför Statsrådsberedningens PM "Redaktionella och språkliga frågor i EU-arbetet" (PM 1996:4). Hänvisningar till direktiv bör så långt det är möjligt undvikas i en lag med hänsyn till den komplicerade process som krävs för att ändra en lag.

I förslaget till fordonslag behandlas samtliga former av typgodkännande tillsammans. Det anges att ett typgodkännande kan meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata

tekniska enheter som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Föreskrivna krav finns alltså i direktiv när det gäller EG-typgodkännande, i förordning och föreskrifter när det gäller nationellt typgodkännande samt i ECE-reglementen när det gäller ECE-typgodkännande (se vidare avsnitt 8–10). Vidare anges att regeringen utser godkännandemyndigheten.

Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet. Denne är skyldig att medverka till den kontroll som behövs i anledning av godkännandet. Innehavaren av ett typgodkännande är skyldig att lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Myndigheten får bereda sig tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar. Samma bestämmelse finns med i förslaget till den nya lag om motorfordons avgasrening som presenterades i betänkandet Avgasrening 2000 (SOU 2000:12). Den härrör från typgodkännandedirektiven. Eftersom det är fråga om stora ingripanden mot den enskilde hör den hemma i lagen.

Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska system inte längre stämmer överens med den typ den har godkänt, får myndigheten återkalla godkännandet. Även detta är en mot den enskilde mycket ingripande bestämmelse som därför bör tas in i lagen.

6.2.3 Kontroll av last

Enligt 3 kap. 78 § trafikförordningen (1998:1276) får ett fordon inte lastas på ett sådant sätt att förarens sikt eller möjligheter till manövrering hindras, föreskrivna körriktningstecken, stopptecken, lyktor eller strålkastare skymms eller föreskrivna registrerings skyltar inte går att läsa. Enligt 3 kap. 80 § får last inte medföras på eller i ett fordon på ett sådant sätt att den kan utgöra fara för någon person, orsaka skador på egendom, släpa efter eller falla av fordonet, orsaka störande dammbildning eller liknande, försvåra körningen av fordonet eller framkalla onödigt buller. Lasten skall vara fastgjord om det krävs med hänsyn till lastutrymmets eller lastens beskaffenhet. Om det behövs skall lasten vara övertäckt. Trafiksäkerhetsverket utfärdade på sin tid föreskrifter om hur last skall vara säkrad när den transporteras med fordon (TSVFS 1978:10). Dessa har ändrats av Vägverket genom VVFS 1998:95.

Regeringen (Näringsdepartementet) uppdrog under år 1998 åt Rikspolisstyrelsen att, mot bakgrund av erfarenheterna beträffande

efterlevnaden av bestämmelserna om lastsäkring, bland annat analysera behovet av att förstärka polisens möjlighet att kontrollera lastsäkring. Rikspolisstyrelsen redovisade uppdraget i en skrivelse till regeringen den 15 februari 1999. Rikspolisstyrelsen menar i skrivelsen att det inte är ovanligt att det vid kontroller av tunga fordon konstateras att lasten är bristfälligt säkrad. Det har också inträffat olyckor på grund av dålig lastsäkring. Lasten transporteras ofta i slutna lastutrymmen som är låsta eller plomberade. Många gånger har inte ens chaufförerna kännedom om hur lasten är säkrad eftersom trailers ofta är tullplomberade.

Rikspolisstyrelsen tolkar gällande lagstiftning så, att polisen i dag saknar lagliga möjligheter att kontrollera lastsäkring i slutna utrymmen. En grundläggande förutsättning för att kunna besluta om husrannsakan i brottsutredande syfte är nämligen att det finns anledning anta att det har begåtts ett brott med fängelse i straffskalan. Bristande lastsäkring kan endast ge penningböter. I praktiken löser man saken på så sätt att chaufförerna frivilligt öppnar de slutna lastutrymmena för att visa på vilket sätt lasten är säkrad. Problem uppstår emellertid då föraren inte vill eller kan medverka på detta sätt. Den enskildes skydd mot husrannsakan kan enligt regeringsformen (2 kap. 6 och 12 §§ RF) begränsas endast genom lag och den enskildes samtycke kan i princip inte åberopas till stöd för ett intrång på det grundlagsskyddade området, om ett uttryckligt lagstöd för detta saknas (se textavsnitt 4.4). Rikspolisstyrelsen drar därför slutsatsen att behovet av att ge polisen lagliga möjligheter att få tillträde till slutna utrymmen för att kontrollera lastsäkring måste betecknas som stort.

Rikspolisstyrelsen anser att en bestämmelse som reglerar polisens möjlighet att få tillträde till slutna utrymmen i en buss, en lastbil eller ett släpfordon för kontroll av lastsäkring bör kunna tas in i polislagen (1984:387) i en ny 22 a § och utformas på följande sätt. ”En polisman får bereda sig tillträde till en buss, en lastbil eller ett släpfordon för att kontrollera att fordonet är lastat på sätt som föreskrivs i vägtrafikkungörelsen (trafikförordningen).”

Rikspolisstyrelsens skrivelse har remissbehandlats. Samtliga remissinstanser har tillstyrkt förslaget. Några av remissinstanserna har dock pekat på vikten av att det i en sådan bestämmelse uttryckligen anges att kontroll även skall kunna ske av slutna fristående lastbärare, dvs. containers.

Vägverket framhåller att förslaget om tillträde till lastutrymme endast omfattar *polismäns* rätt till tillträde, medan sådana kontroller nästan uteslutande utförs i samband med flygande inspektion och att därför även *bilinspektörer* (enligt 91 § FK) bör få motsvarande rätt.

Utredningen har förstått att det vid beredningen av förslaget i Regeringskansliet har ifrågasatts om det är lämpligt att ta in en sådan

specialbestämmelse i polislagen. Någon annan lag där bestämmelsen skulle kunna föras in finns emellertid inte. Den nya lag som utredningen nu föreslår kommer dock att gälla bland annat kontroll av fordon och den lagen bör då kunna avse även kontroll av last. Nedan redogörs för vissa grundläggande bestämmelser som bör tas in i lagen. I den bör behandlas polismäns och andra myndighetspersoners rätt att bereda sig tillträde till fordon. Kontroll av last bör lämpligen kunna tas upp i lagen som en särskild kontrollform. Därvid bör då anges att kontroll av last sker för att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt. Kontroll av last får utföras av polismän och bilinspektörer. Det senare är en utvidgning av Rikspolisstyrelsens förslag. Enligt vår bedömning talar nämligen mycket för att även bilinspektörerna bör få denna möjlighet, jämför ovan. Se vidare förslaget nedan i textavsnitt 6.3.

6.2.4 Kontroll av färdskrivare och taxameter

En färdskrivare är en anordning som på ett s.k. diagramblad redovisar den tid som ett fordon körs. Färdskrivare skall i princip användas i samtliga fordon med en totalvikt som överstiger 3,5 ton eller som används för transport av mer än nio personer inklusive föraren. *Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter* innehåller bland annat bestämmelser om typgodkännande, installation, besiktning och användning av färdskrivare. Denna förordning har därefter genom ett antal ändringar anpassats till den tekniska utvecklingen. Nämda förordning tillämpas tillsammans med bestämmelserna i *rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter* samt *rådets direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetligt förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter*.

Enligt 11 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter skall vid vägkontroller bland annat kontrolleras dagliga körperioder, raster, dygnsvila, senaste diagramblad, senaste veckovila och färdskrivarens funktion. Enligt 16 § får sådan kontroll även ske i ett företags lokaler. Därvid får också ytterligare förhållanden kontrolleras. Enligt 7 § får kontrollen utföras av polismän eller bilinspektörer. Liknande bestämmelser om kontroll av bland annat färdskrivares funktion finns i

förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Som anförts ovan i fråga om kontroll av last kräver regeringsformen att åtgärder som innebär husrannsakan har stöd i lag. Ovan angivna kontroll av bland annat färdskrivare torde kräva att polisen bereder sig tillträde till slutna utrymmen i fordon, vilket således innebär en form av husrannsakan. Därmed behöver stöd för kontrollen finnas i lag. Eftersom ingen annan lämplig lag finns och kontrollen har ett nära samband med kontroll av fordon, anser vi att en bestämmelse om kontroll av färdskrivare kan tas in i fordonslagen.

Sedan den 15 mars 2000 finns i yrkestrafikförordningen (1998:779), ändrad genom SFS 2000:28, en ny bestämmelse (7 kap. 3 a §) om att en polisman eller bilinspektör får kontrollera om ett fordon som används i taxitrafik är utrustat med en taxameter av godkänd typ. Sådan kontroll får också utföras om det finns anledning anta att ett fordon i nära anslutning till anträffandet har använts i taxitrafik. Ett särskilt förordnande av Rikspolisstyrelsen krävs för den polisman eller bilinspektör som utför kontrollen (jfr 91 § andra stycket FK). Polismannen eller bilinspektören får även kontrollera om taxametern uppfyller kraven i yrkestrafikförordningen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen, se avsnitt 2.2.5. Kontroll av taxametern torde kräva att polismannen eller bilinspektören bereder sig tillträde till ett fordon. Rätten till detta måste då också regleras i lag, vilket inte är fallet i dag. Eftersom kontroll av taxametern faller in under yrkestrafiklagstiftningen borde rätten att bereda sig tillträde till fordon för en sådan kontroll regleras i yrkestrafiklagen (1998:490). Den lagens uppbyggnad är emellertid inte sådan att en bestämmelse av det slaget passar in där. Vi föreslår i stället att bestämmelsen tas in i den föreslagna fordonslagen (se 2 kap.).

6.2.5 Inspektion hos försäljare

Inspektion hos försäljare företas enligt 98 § FK hos den som driver handel med fordon för kontroll av beskaffenhet och utrustning hos begagnade motordrivna fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålls till salu i rörelsen. Inspektionen utförs av bilinspektörer. Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten skall körförbud meddelas för fordonet.

Det har uttryckts tvekan om huruvida möjligheten till inspektion hos försäljare bör finnas kvar eller inte. Såvitt det har upplysts oss har bestämmelsen inte tillämpats på senare år. Detta torde hänga samman

med att det för ett ingripande krävs att fordonen har så stora brister att körförbud kan meddelas, vilket sällan är fallet. Det har då inte ansetts meningsfullt att genomföra sådana kontroller. Det har förts fram åsikter om att reglerna för denna form av inspektion borde anpassas till dagens fordonsstandard för att bli användbar. Det skulle kunna ske genom att kontrollprogrammet för flygande inspektion gjordes tillämpbart även vid inspektion hos försäljare. Då skulle bilfirman vara tvungen att åtgärda samtliga brister innan fordonet säljs.

Möjligheten till inspektion hos försäljare kom till innan den periodiska kontrollbesiktningen infördes och numera torde behovet av kontroll i princip kunna tillgodoses på annat sätt än genom inspektion hos försäljare. Fordonen kontrollbesiktigas regelbundet och ute på vägarna genomförs flygande inspektioner. Såvitt vi kan se saknas det mot denna bakgrund anledning att kontrollera de fordon som finns hos yrkesmässiga försäljare oftare än andra fordon. Att skapa ett bättre skydd för konsumenter vid köp av begagnade bilar bör i stället regleras i konsumentlagstiftningen. Utredningen föreslår därför att möjligheten till inspektion hos försäljare tas bort.

6.2.6 Övriga kontrollformer

Beskrivningen i den föreslagna fordonslagen av övriga kontrollformer – registreringsbesiktning, mopedbesiktning, lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion m.m. – har i princip hämtats från redan gällande bestämmelser i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen. Bestämmelserna har dock moderniserats rent språkligt för att bli mer lika i fråga om uppbyggnad och därigenom lättlästa. För närvarande används olika begrepp i samband med olika besiktningsformer. Det talas bland annat om att ”undersöka”, ”kontrollera” eller ”fastställa” vissa förhållanden, trots att i många fall samma sak avses. I förslaget har vi begränsat oss till att använda orden *kontrollera* och *fastställa*.

Bestämmelsen om kontrollbesiktning skiljer sig något från den nu gällande bestämmelsen i 74 § FK. För att förtydliga vad en kontrollbesiktning egentligen innebär har lagts till, att en sådan besiktning sker för att kontrollera att *fordonet inte har försämrats i otillåten grad* beträffande föreskrivna krav i fråga om den beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhets-synpunkt. Denna formulering betonar tydligare än den nuvarande att kontrollbesiktningen egentligen är en form av trafiksäkerhetsprovning, varigenom det skall kontrolleras att fordonet inte har försämrats alltför

mycket i förhållande till ursprungsutförandet. Flygande inspektion bör beskrivas på i princip samma sätt.

Vi föreslår att flygande inspektion av fordon som används i yrkesmässig trafik skall få ske i ett företags lokaler (se textavsnitt 16.2.1).

Det kan noteras att Vägverket har sett över reglerna om övervakning av polisman utan samband med flygande inspektion. Översynen har lett fram till vissa ändringar i myndighetsföreskrifterna (VVFS 2000:121) om övervakning av fordon genom polisman. Bättre rapportering av övervakningsresultaten väntas förbättra kontrollen av hur övervakningen sköts. I detta sammanhang vill vi betona vikten av att polisen satsar mer på utbildning och information till de polismän som har särskilt förordnande för sådan övervakning.

6.3 Allmänna bestämmelser om fordonskontrollen

I 3 kap. i förslaget till fordonslag har samlats de bestämmelser som är av sådan art att de bör tas in i en lag, men som är för allmänt hållna för att passa in i 2 kap. Flera av dessa bestämmelser har hämtats från fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen medan ett antal är nya.

I 3 kap. 1 § anges generellt att kontroll enligt lagen bör anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Som konstateras i textavsnitt 4.4 är stoppande av fordon ett sådant grundlagsskyddat område som kräver reglering i lag. För polismän regleras detta som nämnts i polislagen (1984:387). I praktiken stoppas fordon även av bilinspektörer, trots att bestämmelser om detta saknas. Av praktiska skäl finns det anledning att även fortsättningsvis låta bilinspektörer stoppa fordon. Det kan dock anmärkas att det noterats en viss tveksamhet hos polisen att låta bilinspektörer få en sådan rätt utan att polismän är närvarande när stoppande sker. Anledningen till detta förmodas vara att en bilinspektör inte har den utbildning i riskhantering som polismän gått igenom. Utredningen anser att en inskränkning av bilinspektörers rätt att stoppa fordon till att gälla endast om polismän är närvarande bör, om det befinns lämpligt, kunna ske genom föreskrifter av Vägverket eller Rikspolisstyrelsen. Detta hindrar dock inte att en generell rätt att stoppa fordon regleras i lag. Det bör i detta sammanhang påpekas att fordon, enligt lagen (1998:506) om punktskattekontroll och tullagen (1994:1550), får stoppas och kontrolleras av

Tullverkets personal utan medverkan av polis. – En bestämmelse om stoppande av fordon tas in i 2 §.

I 3 § regleras olika myndighetspersoners rätt till tillträde till fordon. Det har tidigare (se textavsnitt 4.4) konstaterats att detta är ett område som kräver reglering i lag. Tillträde till fordon krävs både för att kontrollera fordonets beskaffenhet och utrustning vid olika former av besiktningar och andra inspektioner samt för att kontrollera att fordon är lastade på ett riktigt sätt. Kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning utförs av polismän, besiktningsmän, bilinspektörer och tekniker och det är således dessa befattningshavare som bör ha rätt att bereda sig tillträde till slutna utrymmen i fordon vid sådan kontroll. I samband med prövningen av ett ärende kan emellertid även Vägverkets personal behöva få tillträde till ett fordon. En sådan rätt tas därför in i förslaget till fordonslag.

Polismän och bilinspektörer som skall kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt bör ha rätt att bereda sig tillträde både till slutna utrymmen i ett fordon och i fordonets last. Det senare tillägget är nödvändigt i de fall själva lasten, som inte kan anses vara en del av fordonet, har så stora utrymmen att lastsäkring behövs kontrolleras även i dessa. I samband med denna fråga har utredningen diskuterat frågan om fristående containrar. Dessa står ofta för sig själva i avvaktan på transport, t.ex. i hamnar, och det kan finnas behov av att kontrollera lastsäkring även i dem. En reglering av hanteringen av containrar i de beskrivna fallen skulle dock kräva mycket klara avgränsningar för när sådan kontroll skulle få ske. Utredningen bedömer att en sådan kontroll faller utanför vad som kan betecknas som kontroll av fordon. Den bör då inte regleras i fordonslagen utan i annan lagstiftning som berör containrar, exempelvis containerlagen (1980:152). Något sådant förslag lämnas inte här. Jämför ovan beträffande Rikspolisstyrelsens skrivelse, textavsnitt 6.2.3.

Bestämmelserna i 3 kap. 4 och 5 §§ i den föreslagna lagen gäller provkörning av fordon. Regleringen har i princip förts över från fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen (35 § FK och 16 § TTK).

Förelägganden och körförbud utgör ingripande åtgärder mot enskilda fordonsägare. En grundläggande bestämmelse om dessa åtgärder har därför tagits in i 3 kap. 6 § förslaget till fordonslag.

6.4 Besiktningens verksamheten

6.4.1 Kort historik om fordonskontrollens organisation

År 1975 infördes ett system med s.k. riksprovplatser. Det innebar i sin grundform att obligatorisk fordonsprovning skulle utföras vid en riksprovplats, varefter en säkerhetsansvarig myndighet på ett underlag av provningsresultaten genom ett särskilt beslut prövade frågan om godkännande. Det var emellertid också möjligt att överlämna godkännandet till provningsorganet. En förutsättning för ett sådant överlämnande av myndighetsutövning var att staten hade ett bestämmande inflytande över provningsorganet. Regeringen utsåg riksprovplatserna. En riksprovplats hade monopol på all obligatorisk provning inom sitt kontrollområde. Aktiebolaget Svensk Bilprovning (Bilprovningen) var riksprovplats för kontrollområdet motorfordon, terrängfordon, släpfordon samt till motorfordon och till traktorer ombyggda bilar. Vissa undantag gällde dock.

Den 1 januari 1992 infördes ett system med ackrediterade verkstäder som kunde erbjuda fordonsägare, som vid en kontrollbesiktning fått anmärkningar betecknade med svårighetsgraden 2, möjlighet att i stället för att göra en ny kontrollbesiktning vända sig till en ackrediterad verkstad. Verkstaden åtgärdade felen och sände ett intyg till Vägverket för godkännande. I övrigt fanns systemet med riksprovplatser kvar.

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

I propositionen 1993/94:167 (s. 24) föreslog regeringen bland annat att Bilprovningens monopol på kontrollbesiktningar skulle upphöra från och med den 1 januari 1995 och att konkurrens skulle tillåtas mellan fristående, ackrediterade besiktningföretag. Skälen för förslaget var att detta ytterligare skulle förbättra servicen och kostnadseffektiviteten. Det ansågs dock nödvändigt att försäkra sig om att de företag som utförde besiktningarna hade erforderlig kompetens och att verksamheten stod under statlig tillsyn. Besiktningföretagen borde även ha en fristående ställning i förhållande till de företag som utförde reparationerna. Riksdagen godkände våren 1994 förslaget i denna del (rskr. 1993/94:433).

Bilprovningen begärde senare att få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 november 1995 eller den 1 januari 1996 med hänvisning till att det krävdes ett omfattande förberedelsearbete i form av bland annat myndighetsföreskrifter. I slutet av år 1994 beslutade riksdagen att Bilprovningen skulle få utföra kontrollbesiktningar med ensamrätt till den 1 januari 1996 (prop. 1994/95:69, bet. 1994/95:TU8, rskr. 1994/95:137). Därmed skulle skapas rådrum för regeringen att försäkra sig om att en avreglering av kontrollbesiktningen inte skulle leda till att trafiksäkerheten, miljön eller servicen försämrades eller till att kostnaderna ökade. I samband med detta trädde lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet i kraft.

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

I propositionen 1996/97:1 (utgiftsområde 22, s. 156 f.) föreslog regeringen att Bilprovningens monopol i fråga om kontrollbesiktningar skulle bibehållas. De besiktningsorgan som hade ensamrätt att på fordonsområdet utföra nationella typbesiktningar, registreringsbesiktningar, kontrollbesiktningar och andra slag av nationella besiktningar av fordon skulle ges fortsatt ensamrätt beträffande dessa besiktningar. Anledningen till detta var att man från trafiksäkerhetsmässiga samt miljö- och regionalpolitiska utgångspunkter konstaterade att denna lösning bäst tillgodosåg landets och fordonsägarnas behov av en kompetent och väl fungerande besiktningsorganisation.

I propositionen uttalades bland annat följande. Det är regeringens uppfattning att förutsättningarna för den återkommande fordonskontrollen i vissa avseenden skiljer sig från de övriga kontrollområden som har öppnats för konkurrens. Alla kunder efterfrågar inte hög kvalitet av en kontrollerande verksamhet på fordonsområdet. Det krävs därför garantier för att besiktningsföretagen har en kvalitetskontroll som säkerställer att besiktningar görs på ett korrekt sätt. För att få enhetlighet i bedömningarna krävs med ett öppet system att tydliga föreskrifter ges om hur besiktningarna i detalj skall utföras. Nya aktörer som avser att gå in på en konkurrensutsatt marknad kommer att grunda sina överväganden på en bedömning av möjligheterna att driva verksamheten med tillfredsställande lönsamhet. Intresset från nya aktörer torde främst inriktas mot områden med stora fordonsunderlag,

t.ex. större tätorter. Av naturliga skäl kommer därmed besiktning av personbilar att vara mest intressant. Det finns risk för att konkurrens inom fordonsbesiktningen kan bli begränsad till vissa delar av landet. Bilprovningen driver för närvarande ett antal bilprovningstationer i glesbygdsområden, vilka inte bär sina kostnader. Bolaget har ålagts en skyldighet att organisera verksamheten så att den uppfyller rimliga anspråk på service. I ett läge där Bilprovningen möter konkurrens från andra aktörer kan bolaget inte utan vidare åläggas särskilda skyldigheter i fråga om service i glesbygd. Konkurrens måste ske på lika villkor. Det finns därför risk för försämrade service i glesbygd alternativt att fordonsägarna i dessa områden får vidkännas en högre kostnad för besiktning än fordonsägare i andra delar av landet.

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

6.4.2 Lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet

Enligt lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet är det Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och SAQ Kontroll Aktiebolag som är besiktningsorgan i Sverige. SAQ Kontroll Aktiebolag, som tidigare ägts av staten, har år 1999 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 Aktiebolag. Ändringen avses att i författningshänseende gälla fr.o.m. den 1 juli 2001, jämför 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Det anges uttryckligen i 2 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet vilket besiktningsområde som hör till varje bolag. Bilprovningen sköter kontrollen av motorfordon, terrängfordon, släpfordon till motorfordon och traktorer som byggts om till bilar, allt med vissa uppräknade undantag. SMP Svensk Maskinprovning sköter kontrollen av traktorer, motorredskap, tunga terrängvagnar samt släpfordon till dessa fordon, med vissa undantag. SAQ Kontroll Aktiebolag sköter kontrollbesiktningen av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar.

Besiktningsorganen skall ha en sådan ställning och besiktningsverksamheten en sådan inriktning att deras oberoende ställning inte kan ifrågasättas. Ett besiktningsorgan får vid besiktningen utnyttja

provningsresultat från tillverkare eller andra med motsvarande ansvar för produkten, om detta medges i föreskrifter eller i beslut i det särskilda fallet. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) utövar tillsyn över den verksamhet som avses i lagen (5 §). SWEDAC har rätt att hos de organ som omfattas av tillsynen på begäran få tillträde till lokaler samt upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen (6 §). Besiktningsorganen får ta ut en avgift för att täcka kostnaderna för besiktningarna. Besiktningsorganen skall lämna bidrag till SWEDAC för att täcka dess verksamhet enligt lagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till ett besiktningsorgan som är bolag eller annan juridisk person att besluta i ärenden som rör myndighetsutövning och som gäller godkännande av fordon. Ett beslut av SWEDAC om att vid tillsynen begära tillträde till lokaler eller att få upplysningar eller begära ut handlingar får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

6.4.3 Ny reglering av besiktningsorganens verksamhet

Som angetts tidigare (textavsnitt 4.5.1) är det lämpligt att arbeta in lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet i den nya fordonslagen. Detta bör ske genom att lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet tas in som ett särskilt kapitel om besiktningsverksamheten. Därvid är emellertid vissa förändringar i författningstexten påkallade.

Bestämmelsen i 4 § i den nuvarande lagen om att besiktningsorganen får utnyttja provningsresultat från tillverkare eller andra om det medges i föreskrifter eller beslut föreslås slopad i dess nuvarande utformning. Anledningen är att ett bemyndigande i fordonslagen (5 kap. 8 § punkt 1) ger regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela ytterligare föreskrifter om besiktningsverksamheten. Huvudregeln om att besiktningsorganen skall utföra besiktning finns i 4 kap. 1 § förslaget till fordonslag.

Även 7 § andra stycket i lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet kan slopas. Den bestämmelsen säger att besiktningsorganen skall lämna bidrag till SWEDAC för att täcka kostnaderna för dess verksamhet. Bidragets storlek skall fastställas av regeringen. Regeringen har hittills inte fastställt något bidrag för besiktningsorganen att betala till SWEDAC och det har inte kommit fram några skäl för att behålla bestämmelsen.

Bilprovningen har framställt önskemål om att de numera upphävda 10 och 13 §§ i förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll åter skall införas som ett stöd i verksamheten i samband med planering av budget och verksamhet enligt lagen. Enligt 10 § gällde bland annat att en riksprovplats (numera besiktningsorgan) skulle följa det internationella arbetet med utveckling och harmonisering av kontrollmetoder. Enligt 13 § skulle en riksprovplats hålla den föreskrivande myndigheten underrättad om iakttagelser som provplatsen gör och som är av betydelse för myndighetens verksamhet. En bestämmelse i enlighet med det nu sagda tas in i 4 kap. fordonslagen (4 §).

I ett JO-beslut den 27 mars 2000 (Dnr 670-2000) pekas på att "Styrelsen för teknisk ackreditering", som nämns i 5 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, torde vara samma myndighet som avses i förordningen (1996:81) med instruktion för "Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll". Den justeringen görs därför när bestämmelsen tas in i fordonslagen.

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

SWEDAC har till utredningen lämnat närmare synpunkter på tillsynsverksamheten. Enligt SWEDAC:s uppfattning är tillsynsansvaret gentemot Bilprovningen väl etablerat, medan det finns vissa brister gentemot övriga två besiktningsorgan, SMP Svensk Maskinprovning AB och SAQ Kontroll AB. SWEDAC menar att tillsynsuppdraget bör omfatta den verksamhet som inom ramen för gällande bestämmelser bedrivs av samtliga besiktningsorgan. Tillsynsansvaret kan preciseras på så sätt att granskningen bör omfatta besiktningsorganens tekniska kompetens och tekniska utrustningsnivå samt dess kvalitetssäkring (manualer m.m.).

Även Bilprovningen konstaterar att SWEDAC:s tillsynsansvar inte är närmare reglerat. Enligt Bilprovningens uppfattning bör någon form av extern tillsyn finnas inom området, men tillsynsansvaret bör omfatta endast den tekniska delen av verksamhetsområdet. Bilprovningen anser att tillsynsansvaret bör kunna närmare formuleras utifrån den frivilliga överenskommelse som träffats mellan parterna och som bygger på att kontrollbesiktningsverksamheten skall uppfylla kraven i den europeiska

standarden EN 45004 ”Allmänna krav på verksamhet hos olika typer av organisationer som utför kontroll”. Genom överenskommelsen har Bilprovningen sedan år 1996 finansierat en s.k. kompetensbekräftelse mot denna standard.

Bilprovningen menar vidare att om ett tillsynsbehov inom andra delar av verksamheten anses föreligga, detta bör tillfredsställas på annat sätt än genom SWEDAC:s försorg. Som exempel på sådana verksamhetsdelar nämns resursfördelning och kundbemötande.

Utredningen anser att omfattningen av SWEDAC:s tillsynsansvar bör klarläggas och formuleras utifrån de synpunkter från SWEDAC och Bilprovningen som numera har kommit fram. Vårt författningsförslag har formulerats i enlighet med den beskrivning av besiktningens tekniska del – teknisk kompetens, teknisk utrustningsnivå och kvalitetssäkring – som nämnts ovan (se 4 kap. 6 § förslaget till fordonslag).

De frågor som bland annat omfattar den uppmärksammade kösituationen hos Bilprovningen faller därmed utanför detta tillsynsansvar. I textavsnitt 15, som behandlar de närmare bestämmelserna om kontrollbesiktningen, redovisas förändringar som kan förbättra den delen av Bilprovningens åtaganden gentemot fordonsägarna.

Det bör här anmärkas att Riksdagens revisorer i Rapport 2000/01:2 Bilprovningen, fordonskontrollen och trafiksäkerheten har behandlat de nu nämnda frågorna. De synpunkter som utredningen för fram ligger i linje med vad som sägs i rapporten.

6.5 Tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (1998:1604)

Inom utredningen har frågan tagits upp om inte Vägverket borde utpekas som tillsynsmyndighet beträffande fordons produktsäkerhet i den föreslagna fordonslagen.

Inledningsvis kan noteras att 3 § produktsäkerhetslagen säger att ett åläggande eller ett förbud enligt lagen inte får meddelas i den mån det i en annan författning eller i beslut av en myndighet har meddelats särskilda bestämmelser om varan eller tjänsten med samma ändamål som åläggandet eller förbudet skulle fylla. Trafikansvarsutredningen har i sitt betänkande *Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten* (SOU 2000:43, s. 94 f.) konstaterat att produktsäkerhetslagens tillämpningsområde begränsas genom dess 3 §. Produktsäkerhetslagen är tänkt att komplettera speciallagstiftningen. Den skall tillämpas när speciallagstiftning saknas och när speciallagstiftningen saknar motsvarighet

till de former av säkerhetsåtgärder som produktsäkerhetslagen reglerar. Att användningsförbud kan meddelas enligt annan lagstiftning – t.ex. på fordonsområdet i fråga om bilar som saknar föreskriven utrustning – hindrar dock inte att säljförbud meddelas enligt produktsäkerhetslagen. Speciallagstiftningen har då en begränsad räckvidd och ett säljförbud får ett vidare ändamål än det speciallagstiftningen har. Således kan konstateras att det, trots förekomsten av specialbestämmelser på fordonsområdet, finns ett utrymme för tillämpning av produktsäkerhetslagen på fordonsområdet.

I 4 § produktsäkerhetslagen anges att Konsumentverket utövar tillsyn över att lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den efterlevs. En myndighet, som enligt någon annan författning skall se till att regler om produktsäkerhet i fråga om vissa varor eller tjänster efterlevs, är dock tillsynsmyndighet även enligt den lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den. En fråga om åläggande eller förbud enligt lagen får alltid väckas hos Konsumentverket. Om verket inte är tillsynsmyndighet beträffande den vara eller tjänst som frågan gäller, skall ärendet, om frågan inte är uppenbart ogrundad, överlämnas till tillsynsmyndigheten.

I prop. 1988/89:23 s. 61, 62, 80 och 81 anges bland annat följande. Konsumentverket skall utöva tillsynen över efterlevnaden av lagen beträffande varor och tjänster som inte är specialreglerade. Beträffande specialreglerade varor och tjänster skall denna uppgift ligga på den myndighet som enligt specialregleringen är tillsynsmyndighet beträffande varan eller tjänsten i fråga. Den myndighet som enligt speciallagstiftning har ansvaret för tillsynen i fråga om säkerheten hos en viss grupp av varor och tjänster bör också vara den som i första hand skall tillämpa den föreslagna lagen såvitt angår dessa varor och tjänster. Exempel på myndigheter – vid sidan om Konsumentverket – som skall tillämpa produktsäkerhetslagen är Socialstyrelsen, Livsmedelsverket, Trafiksäkerhetsverket (Vägverket), Kemikalieinspektionen och Statens energiverk. Om samtliga dessa gäller att de enligt skilda författningar, såsom läkemedelsförordningen (1962:701), livsmedelslagen (1971:511), fordonskungörelsen (1972:595), lagen (1985:426) om kemiska produkter samt lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, getts uppgiften att utöva tillsyn över produkter från säkerhetssynpunkt. Ansvarsfördelningen mellan olika behöriga myndigheter kan i vissa fall kompliceras av att en defekt innefattar flera skilda säkerhetsaspekter. Det skulle kunna gå att undvika denna konkurrens genom att föreskriva att regeringen skulle få utfärda bestämmelser som direkt angav vilka myndigheter som skall utöva tillsynen i vissa fall. Även med en sådan ordning skulle det bli svårt att uppnå en fullständigt klar avgränsning.

Förslaget innehåller därför inte något förslag till bemyndigande för regeringen såvitt gäller myndighetsordningen.

Vi tolkar både lagen och propositionen så att det aldrig har varit avsett att en annan myndighet än Konsumentverket skall pekas ut direkt i lag som tillsynsmyndighet beträffande produktsäkerhetslagen. I stället torde det vara förutsett att vissa myndigheter vid produktsäkerhetslagens tillkomst redan var tillsynsmyndigheter beträffande vissa varor, t.ex. Trafiksäkerhetsverket i förhållande till fordon, och att en sådan myndighet skulle fortsätta att vara enda tillsynsmyndighet beträffande "sina" varor även beträffande den nya lagen. Denna tolkning får anses stärkas av det förhållandet att det i propositionen anges att regeringen inte bör bemyndigas att direkt utpeka ansvarig myndighet i vissa fall. Som ett ytterligare argument för den tolkningen kan nämnas att vi inte på något av de områden som anges i ovan nämnda proposition har funnit att man i lag har pekat ut en viss myndighet som tillsynsmyndighet enligt produktsäkerhetslagen. I stället talas det endast om tillsynsmyndighet för den aktuella specialregleringen. Utredningen drar därför slutsatsen att någon förändring inte behövs i det här avseendet.

7 Fordons beskaffenhet och utrustning

Utredningens förslag: De generella och grundläggande bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning förs över till den föreslagna fordonsförordningen, medan detaljföreskrifterna förs ned till myndighetsnivå (främst Vägverket).

Några bestämmelser som rör fordons användningskrav förs över till trafikförordningen.

Fordonsförordningens bestämmelser blir i princip tillämpliga även på fordon i internationell vägtrafik i Sverige.

För lätta fordon införs lättnader när det gäller kontroll av asbestfrihet vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning.

7.1 Utredningens uppdrag

Huvudsyftet med översynen av fordonsbestämmelserna är att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Vi skall 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.

I utredningens direktiv sägs bland annat också att en omständighet som bidrar till att dagens regelverk framstår som svåröverskådligt är uppdelningen av bestämmelserna mellan å ena sidan fordons- och terrängtrafikkungörelsen 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.

7.2 Nuvarande bestämmelser

Grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns för närvarande i särskilda avsnitt i fordonskungörelsen (7–33 §§) och terrängtrafikkungörelsen (7–14 §§).

Enligt grundregeln får ett fordon brukas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt är lämpligt för trafik. Ett fordon får dock, oavsett bestämmelserna om beskaffenhet och utrustning, användas för provkörning eller bogsering av fordonet eller liknande ändamål, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som har godkänts enligt något av typgodkännandedirektiven (70/156/EEG, 74/150/EEG eller 92/61/EEG) eller enligt särdirektiv till dessa ramdirektiv och försetts med ett intyg om överensstämmelse skall anses överensstämma med kraven i fordonskungörelsen och myndighetsföreskrifter såvitt gäller beskaffenhet och utrustning (7 a och b §§ FK).

Förarplatsen i ett motorfordon skall vara rymlig och så anordnad, att den medger en bekväm körställning samt god utsikt över vägen och åt sidorna. Motsvarande gäller för ett terrängmotorfordon, dvs. att utsikten för dessa skall vara god framåt och åt sidorna. Anordningar som är avsedda för fordonets manövrering eller i övrigt för att användas av föraren under färd skall vara inrättade och anbringade så att förväxling undviks och föraren lätt kan komma åt dem utan att trafiksäkerheten eftersätts. Utrymme för förare, driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas (8 § FK och 8 § TTK).

Motorfordon och terrängfordon skall vara konstruerade så att risk för skada av brand, explosion eller annan orsak i möjligaste mån undanröjs. Behållare och ledningar för gasformigt bränsle för fordonets framdrivning får inte finnas inom utrymme, som är avsett för personbefordran (9 § FK och 9 § TTK).

9 a–c §§ FK innehåller bestämmelser om bullerbegränsningar i fråga om fordon och enligt 10 § FK skall anordningar som anbringas på motorfordon till skydd mot slirning vara beskaffade så att de inte skadar vägen.

Därefter följer i de båda kungörelserna ett antal bestämmelser där det räknas upp vilken utrustning olika typer av fordon måste ha. Dessutom finns det vissa bestämmelser som reglerar vilken utrustning vissa fordon skall ha i mörker eller vid färd under andra omständigheter. Dessa återges inte här.

Enligt 15 § FK får en person som är bosatt utomlands och som tillfälligt vistas här använda en av honom införd lätt motorcykel, om

den uppfyller de villkor som gäller för ett sådant fordon i hans hemland, under förutsättning att motorn har en slagvolym som inte överstiger 50 kubikcentimeter och att den som har fört in fordonet får föra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

I 16 § FK anges i vilka fall en släpvagn inte får kopplas till en motorcykel. Det gäller om släpvagnens bredd överstiger vissa mått eller om släpvagnens vikt överstiger hälften av motorcykelns tjänstevikt minskad med vikten av bränsle och verktyg som hör till fordonet. I 18 § FK finns samma typ av bestämmelser avseende mopeder.

Ett fordon får inte vara utrustat med lyktor, strålkastare eller reflex som kan visa, avge eller återkasta rött ljus framåt. Detsamma gäller för vitt ljus bakåt. Bestämmelserna gäller dock inte registreringsskyltar, nationalitetsmärken, skyltlyktor eller backningsstrålkastare, och inte heller sådana strålkastare som används när fordonet brukas som arbetsredskap. Fordon får inte heller vara utrustat med mönsterskurna eller regummerade däck (33 § FK och 14 § TTK).

Utöver de bestämmelser som finns i fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen finns det en mängd olika bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning i myndighetsföreskrifter, främst från Vägverket. Se t.ex. Vägverkets föreskrifter om bilar samt släp- och efterfordon som dras av bilar (VVFS 1994:5), Vägverkets föreskrifter om motorcyklar och mopeder (VVFS 1999:39), Vägverkets föreskrifter om traktorer (VVFS 1993:1), Vägverkets föreskrifter om motorredskap (VVFS 1993:16) och Vägverkets föreskrifter om terrängmotorfordon (VVFS 1997:17).

I myndighetsföreskrifterna anges i detalj vilka bestämmelser som gäller i fråga om beskaffenhet och utrustning hos de olika fordonskategorierna. I förekommande fall ges också hänvisningar till bestämmelser i olika särdirektiv till ramdirektiven om typgodkännande.

Enligt förordningen (1987:27) om fordon i internationell vägtrafik i Sverige anses ett fordon vara i internationell vägtrafik i Sverige om

1. fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sitt huvudsakliga hemvist utomlands,
2. fordonet inte är registrerat i Sverige, och
3. fordonet har införts till Sverige för tillfälligt brukande här (2 §).

I förordningen 1987:27 finns bland annat regler om registrering (4–7 §§) samt om beskaffenhet och utrustning beträffande fordon som används i internationell vägtrafik i Sverige (8 §). Där anges vilka av fordonskungörelsens bestämmelser som är tillämpliga på sådana fordon. Paragrafen innehåller också en uppräknning av viss utrustning som ett sådant fordon inte behöver ha och i vilka avseenden undantag gäller. Särskilda bestämmelser gäller för brukande i Sverige av nordiska fordon (10–13 §§).

Trafikregisterutredningen föreslår i sitt betänkande Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162) att de bestämmelser i förordningen 1987:27 som avser registrering av fordon (4–7 §§) skall föras över till en ny förordning om vägtrafikregister. Kvar i 1987 års förordning blir då endast bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt vissa inledande bestämmelser och ansvarsbestämmelser.

I förslaget till lag om vägtrafikregister enligt propositionen 2000/01:95 har vissa bestämmelser i 1987 års förordning i stället tagits in i lag. I 14 och 15 §§ i lagförslaget regleras nämligen vissa delar av brukandet av fordon i internationell vägtrafik och där föreslås även särskilda bestämmelser för nordiska fordon.

Beträffande de förslag till författningsändringar som berör 1987 års förordning till följd av denna utrednings förslag, se 1 kap. 2 § förslaget till fordonsförordning och kommentaren till den bestämmelsen.

Det bör noteras att även andra bestämmelser i 1987 års förordning kan komma att påverkas av pågående författningsarbete, bland annat av förslaget till en ny författningsreglering på avgasområdet (se närmare textavsnitt 2.2.3).

7.3 Överväganden och förslag

7.3.1 Allmänna utgångspunkter

Ett problem i dagens regelsystem är att detaljföreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning finns på olika nivåer i systemet. Av fordonskungörelsen eller terrängtrafikkungörelsen kan man lätt få uppfattningen att utrustningsbestämmelserna är uttömmande, vilket inte är fallet. Det vore önskvärt att samtliga detaljföreskrifter för respektive fordonslag fanns på ett ställe i regelsystemet.

I utredningsdirektiven nämns som framgått ovan att uppdelningen mellan ramdirektiv och särdirektiv skulle kunna vara en förebild för uppdelningen av bestämmelserna mellan olika författningsnivåer. Ramdirektiven innehåller bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande och kontroll av fordon, medan särdirektiven innehåller de närmare tekniska kraven på fordonen. En motsvarande uppdelning i nationell rätt skulle innebära att samtliga detaljföreskrifter rörande fordons beskaffenhet och utrustning samlades i myndighetsföreskrifter. Detta skulle förenkla och renodla regelsystemet samt innebära betydande förenklingar när det gäller att genomföra framtida ändringar av särdirektiven i svensk rätt. Sådana ändringar sker ofta. Mer

generella och grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning bör dock behållas i förordningsform.

Eftersom ett av syftena med översynen av fordonsbestämmelserna är att renodla regelverket finns det anledning att på nytt överväga var skiljelinjen skall gå mellan fordonsförordningen och trafikförordningen (1998:1276). Den förstnämnda bör i princip reglera generella utrustningskrav medan den senare bör reglera användningskraven, dvs. en uppdelning mellan utrustningskrav som kontrolleras vid olika typer av besiktningar och användningskrav som kontrolleras endast genom polisens trafikövervakning. I det enskilda fallet kan det dock vara svårt att avgöra var en viss bestämmelse hör hemma.

7.3.2 Förhållandet mellan fordonsförordningen och myndighetsföreskrifter

Bestämmelserna i 7 § FK och 7 § TTK om att ett fordon får brukas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt är lämpligt för trafik är av grundläggande karaktär och bör därför föras över till den nya fordonsförordningen. Detsamma gäller bestämmelserna om förarplats, anordningar och utrymmen m.m. i 8 och 9 §§ FK respektive TTK.

Även bestämmelserna i 7 a och b §§ FK om att fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som har godkänts enligt typgodkännandedirektiven samt är försedda med typgodkännandemärke och intyg om överensstämmelse skall anses överensstämma med kraven på beskaffenhet och utrustning som ställs i kungörelsen och i föreskrifter som meddelats med stöd av kungörelsen, bör föras över till den nya förordningen. Därigenom markeras att direktiven finns och att de fordon som avses i paragraferna skall anses överensstämma med svensk rätt oavsett vad som i övrigt sägs. En liknande bestämmelse, 3 § i kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant fordon, om så kallade ECE-typgodkända fordon, tas också in i förordningen.

9 a–c §§ FK, som behandlar bullerkrav, får anses som sådana detaljföreskrifter om fordons beskaffenhet som bör föras över till Vägverkets föreskrifter. Bullerkraven regleras nämligen i särdirektiv och de hör därmed till de detaljerade tekniska föreskrifterna.

Samma resonemang kan i princip föras kring bestämmelserna i 10–15, 17 och 20–33 §§ FK och 10–14 §§ TTK. Dessa bestämmelser reglerar detaljer i kraven på fordons beskaffenhet och utrustning. För

flera av dessa fordonstyper kan gällande krav härledas till särdirektiv. Även för övriga fordonstyper bör dock utrustningskraven regleras på samma författningsmässiga nivå, dvs. i myndighetsföreskrifter. Bestämmelser som innebär undantag från utrustningskraven, t.ex. 15 och 23 §§ FK, bör tas in på samma nivå som grundbestämmelserna.

7.3.3 Förhållandet mellan fordonsförordningen och trafikförordningen

Tidigare har nämnts att grundtanken är att alla bestämmelser som kan karakteriseras som utrustningskrav skall finnas i fordonsförordningen eller i föreskrifter som meddelats med stöd av den, medan bestämmelser som mer är att anse som användningskrav bör finnas i trafikförordningen.

Det är i vissa fall svårt att avgöra i vilken författning en bestämmelse hör hemma. Såväl 25 § andra stycket som 26 § andra stycket och 27–29 §§ FK innehåller bestämmelser som vid första anblicken kan verka höra hemma bland användningskraven, och därmed i trafikförordningen. Bestämmelserna gäller krav på viss utrustning när fordonen används på ett visst sätt, bland annat i mörker. De är samtidigt nära knutna till utrustningskraven och eftersom det förekommer hänvisningar mellan de olika bestämmelserna är det mest ändamålsenligt att låta dem finnas kvar på utrustningssidan. De bör som sådana föras över till Vägverkets föreskrifter.

I 16 och 18 §§ FK regleras vilken bredd och vikt ett släpfordon maximalt får ha för att få kopplas samman med motorcyklar och mopeder av olika typer. En motorcykel och ett släpfordon kan vara ett lämpligt fordon var för sig, men bli ett olämpligt ekipage när de kopplas ihop. Dessa bestämmelser utgör inte i första hand utrustningskrav för fordon, utan får i stället anses vara sådana användningskrav som bör regleras i trafikförordningens 4 kap., som bland annat innehåller bestämmelser om användning av släpfordon.

7.3.4 Sammanställning

Ovan har vi redogjort för vilka bestämmelser som bör flyttas från fordonskungörelsen och terrängtrafikkungörelsen till myndighetsföreskrifter (VVFS) respektive till trafikförordningen. Resterande bestämmelser bör tas in i den nya fordonsförordningen. Nedan följer en sammanställning över i vilken författning respektive bestämmelse om

fordons beskaffenhet och utrustning bör placeras enligt utredningens förslag.

Nuvarande bestämmelser	Förslag
7, 8 och 9 §§ FK	2 kap. fordonsförordningen (grundregler)
7 a och b §§ FK	2 kap. fordonsförordningen (EG-regler)
9 a–15 §§ FK	VVFS (utrustningskrav)
16 § FK	4 kap. 15 a § trafikförordningen (användningskrav)
17 § FK	VVFS (utrustningskrav)
18 § FK	4 kap. 15 a § trafikförordningen (användningskrav)
20–33 §§ FK	VVFS (utrustningskrav)
7–9 §§ TTK	2 kap. fordonsförordningen (grundregler)
10–14 §§ TTK	VVFS (utrustningskrav)

7.3.5 Kraven avseende brandfarliga och explosiva varor samt asbest

Inledning

Enligt fordonskungörelsen får ett fordon inte godkännas vid en registreringsbesiktning, typbesiktning eller kontrollbesiktning, om det inte uppfyller kraven i förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor. Detsamma gäller vid en registreringsbesiktning eller en typbesiktning, om ett fordon inte uppfyller kraven i förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon. Det har inom utredningen förts fram önskemål om att kontroll enligt dessa förordningar inte skall ske i samband med nationella typgodkännanden (typbesiktning enligt FK) och registreringsbesiktningar. Anledningen är att kontrollen i dag kräver att fordonsägaren hos besiktningsorganet företer intyg som är både tids- och kostnadskrävande att skaffa och att dagens kontroll i vissa fall är onödig.

Brandfarliga och explosiva varor

Sprängämnesinspektionen är den myndighet som i dag har hand om tillsynen i fråga om brandfarliga och explosiva varor. Vid kontakter som vi har haft med inspektionen har det framgått att den inte är beredd att acceptera att kravet på kontroll i samband med olika typer av fordonsbesiktningar tas bort. Kontrollen gäller gasolanläggningar i husbilar och husvagnar.

Sprängämnesinspektionen övertog den föreskrivande makten i fråga om användning av gasol i husvagnar och husbilar från Vägverket år 1994. I samband med detta inventerades och omarbetades gällande regler. De tekniska reglerna ändrades i stort sett endast redaktionellt, medan reglerna om kontroll gjordes om radikalt (SÄIFS 1995:8). De nya kontrollreglerna har enligt inspektionen haft en klart positiv effekt på så sätt att mindre seriösa tillverkare och importörer har slagits ut från marknaden. Det har inte inträffat någon allvarlig olycka som kan hänföras till installationen av en gasolanläggning i någon husvagn som tillverkats efter den 1 juli 1994, då de nya kontrollreglerna trädde i kraft. Med äldre fordon inträffar det dock fortfarande dödsolyckor och allvarliga förgiftningsfall.

Sprängämnesinspektionen har i en skrivelse till regeringen (Försvarsdepartementet) den 13 juni 2000 pekat på att det i dag finns vissa brister i kontrollen enligt förordningen 1988:1145 och framhållit behovet av vissa ytterligare lagstiftningsåtgärder, däribland i fråga om husbilar och husvagnar.

Enligt Sprängämnesinspektionen är ett EG-typgodkännande enligt 7 a § FK beträffande vissa fordon i dag missvisande så till vida att något krav på kontroll av exempelvis husbilars bodel inte omfattas av bestämmelsen. Detta kan få till följd att en gasolinstallation i en husbil inte kontrolleras trots att själva fordonet är EG-typgodkänt. Enligt Sprängämnesinspektionen bör fordonsägaren informeras om detta förhållande för att på eget initiativ kunna se till att en sådan kontroll sker.

Även i övrigt har vi vid de diskussioner som vi har fört inom utredningen och vid kontakter som vi har haft med Vägverket och Sprängämnesinspektionen i denna fråga fått uppfattningen att kontrollförfarandet i samband med besiktningar behöver ses över. Vi förordar att en sådan översyn kommer till stånd. Någon lättnad i kraven vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning i den föreslagna fordonsförordningen bör därför inte ske nu.

Asbesthaltiga friktionsbelägg

Förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg gäller både kopplingsbelägg och bromsbelägg. Enligt 4 § får personbilar och motorcyklar som vid registrerings- eller typbesiktning har betecknats som 1988 eller senare års modell, lastbilar och bussar som vid registrerings- eller typbesiktning har betecknats som 1989 eller senare års modell och andra motordrivna fordon och släpfordon, som tillverkas från och med den 1 juli 1988, inte vara utrustade med asbesthaltiga friktionsbelägg när de saluförs eller överläts. Bestämmelser om ansvar på grund av överträdelser mot förordningen finns i 29 kap. miljöbalken. Arbetsmiljöverket, (tidigare Arbetarskyddsstyrelsen, se SFS 2000:764) får medge undantag från förordningens eller föreskrifternas bestämmelser och anger i en särskild författning fordon till vilka det finns asbestfria friktionsbelägg.

Det finns sex olika typer av asbest. De vanligaste är blå, brun och vit asbest. Vit asbest kallas även krysotil. Fem typer av asbest har varit förbjudna inom EU sedan år 1991. Det enda undantaget var krysotil, vilket endast förbjöds i fråga om 14 olika typer av produkter. Användning av krysotil i fordonsbromsar omfattades inte av förbudet.

Frågan om asbestförekomst i fordonsbromsar har dock på senare tid reglerats i EG-direktiv och ECE-reglementen. I kommissionens direktiv 98/12/EG av den 27 januari 1998 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 71/320/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpfordon till dessa fordon (artikel 2.6) sägs att från och med den 1 oktober 1999 skall medlemsstaterna förbjuda att sådana fordon med bromsbelägg som innehåller asbest tas i bruk. Godkännanden som har utfärdats i enlighet med direktivet 91/422/EEG för fordon med bromsbelägg som inte innehåller asbest skall dock fortsätta att gälla fram till den 31 mars 2001. I bilaga I (punkt 2.1.1.3) till samma direktiv anges det, att utöver det som sägs i artikel 2 måste bromsbelägg vara asbestfria. Motsvarande bestämmelse finns i ECE-reglementet R13. Dessa bestämmelser gäller endast bromsbelägg. Kopplingsbelägg omfattas således inte.

Genom kommissionens direktiv 1999/77/EG av den 26 juli 1999 om anpassning till tekniska framsteg för sjätte gången av bilaga I till rådets direktiv 76/769/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om begränsning av användning och utsläppande på marknaden av vissa farliga ämnen och preparat (asbest) föreskrivs att medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att förbjuda användningen av krysotilasbest i varor och produkter senast den 1 januari 2005. Fram till detta datum får

medlemsstaterna inte tillåta införandet av nya tillämpningar med krysotilasbest. År 2005 kommer således i princip all användning av asbest att vara förbjuden inom EU.

Asbesthaltiga friktionsbelägg var en stor fråga på 1980-talet, när förordningen om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg tillkom. Under år 1985 registrerades 263 000 nya personbilar i Sverige och av dessa hade endast 50 procent asbestfria bromsbelägg. Nu är problemet i princip begränsat till vissa gamla fordon och vissa udda varianter. Sannolikheten för att de modeller av personbilar, motorcyklar och mopeder som importeras mer än tio år efter det att det svenska förbudet trädde i kraft skulle innehålla asbest bedöms av Arbetsmiljöverket (Arbetskyddsstyrelsen) som mycket liten. För detta talar även de bestämmelser om asbest som finns i EG-direktiv och ECE-reglementen och som följs upp i samband med tillämpningen av dessa direktiv och reglementen. Bilprovningen anser också att kravet på kontroll av asbesthaltiga friktionsbelägg vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning kan utgå. Man menar att asbest i princip inte längre förekommer i sådan utsträckning att ett förfarande med kontroll är motiverat och att stora delar av den kontroll som sker numera är onödig.

I praktiken går kontrollen till så att tillverkaren, generalagenten eller den som utfört en ändring av ett fordon utfärdar ett intyg om att asbest inte förekommer i fordonet. Själva intygskravet och vilka uppgifter som intyget skall innehålla behandlas i Vägverkets föreskrifter om intyg om fordons beskaffenhet och utrustning, senast ändrade genom VVFS 2000:103 (ursprungliga föreskrifter TSVFS 1985:62). Intygskravet gäller inte för fordon som beviljats tullfrihet.

Enligt fordonskungörelsens bestämmelser gäller kravet på asbestkontroll vid typbesiktning och registreringsbesiktning, medan däremot EG-typgodkända fordon är undantagna. De senare, huvudsakligen personbilar, motorcyklar och mopeder, kan på grund av EG-reglerna antas vara asbestfria. Detsamma gäller, såvitt det har upplysts oss, även övriga lätta fordon, dvs. lätta lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängkottrar och lätta terrängvagnar.

Detta betyder att det finns en viss osäkerhet i fråga om fordon som tillverkats utanför EU och som inte är ECE-typgodkända, vilket vid ett slopat intygskrav skulle vara en nackdel för den enskilde verkstadsmekanikern som kommer i kontakt med fordonen i sitt arbete. Den nackdelen får dock vägas mot de minskade kostnader för den enskilde fordonsägaren som skulle bli följderna av ett slopat intygskrav.

Det skall beaktas att ett intygsförfarande i sig är ett osäkert instrument, som långt ifrån alltid innebär någon garanti för att det eftersträvade resultatet uppnås.

Till detta kommer att de särskilda sanktioner i miljöbalken som är knutna till förbudet i förordningen kan tillämpas även om själva kontrollen, dvs. kravet på att förete det aktuella intyget vid olika typer av besiktningar, upphör.

Sammantaget menar vi mot bakgrund av det sagda att det beträffande de ovan uppräknade fordonen – mopeder (klass I, eftersom mopeder klass II inte kan komma i fråga för nationellt typgodkännande eller registreringsbesiktning, jfr bl.a. kommentaren till 5 kap. 1 § i den föreslagna fordonsförordningen), motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängkotrar samt lätta terrängvagnar – inte finns några hinder mot att vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning ta bort kravet på kontroll av asbesthaltiga friktionsbelägg.

När det däremot gäller andra fordon är osäkerheten större om problemets omfattning. Det är därför lämpligt att beträffande dessa fordon ännu någon tid behålla kravet på kontroll i samband med nämnda besiktningar. Med hänvisning till arbetet inom EU i fråga om ett generellt (totalt) förbud mot asbest menar vi dock att intygskrav och kontroll även för dessa fordon på sikt kan fasas ut.

I förslaget till fordonsförordning har bestämmelserna om kravet på kontroll vid nationellt typgodkännande och registreringsbesiktning anpassats så att det klart framgår vilka fordon som måste kontrolleras respektive inte skall kontrolleras med avseende på asbestförekomst.

Beträffande EG-typgodkännande och ECE-typgodkännande får kontroll ske i enlighet med vad som följer av tillämpliga direktiv och reglementen.

8 EG-typgodkännande

Utredningens förslag: Huvuddragen av de olika EG-direktivens bestämmelser som rör EG-typgodkännande tas in i de föreslagna fordonsförfattningarna. De grundläggande bestämmelserna tas in i fordonslagen, medan bestämmelserna om själva förfarandet tas in i ett särskilt kapitel om EG-typgodkännande i fordonsförordningen. Där definieras också de för sådant typgodkännande grundläggande begreppen *etappvis typgodkännande*, *fordonstyp*, *motorfordon* och *teknisk tjänst*.

8.1 Utredningens uppdrag

Utredningen skall enligt direktiven särskilt analysera hur regelsystemet kan utformas på ett bättre sätt än i dag för att det skall stämma överens med det gällande EG-rättsliga regelverket. Samtidigt måste framtida EG-rättsliga harmoniseringar på ett smidigt sätt kunna genomföras i svensk rätt.

8.2 Inledning

Typgodkännande innebär godkännande av ett fordon i en serie av identiska fordon eller komponenter (en typ), till skillnad från registreringsbesiktning som avser godkännande av enstaka fordon. Typgodkännande kan ske genom EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande eller nationellt godkännande (typbesiktning). ECE-typgodkännande behandlas närmare i avsnitt 9 och nationellt typgodkännande i avsnitt 10.

Ett EG-typgodkännande gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), Schweiz och Lichtenstein. Det är för närvarande obligatoriskt beträffande personbilar (kategori M1 med inre förbränningsmotor), mopeder och motorcyklar. I fråga om jordbruks- och skogsbrukstraktorer kan tillverkaren välja om han vill att

gemenskapsförfarandet eller det nationella förfarandet skall tillämpas. För övriga motorfordon kan än så länge EG-typgodkännande ske endast beträffande viss utrustning och beskaftenhet.

EG-typgodkännandet regleras i tre ramdirektiv, nämligen

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

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

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

I ramdirektiven regleras hur förfarandet med EG-typgodkännande går till. I textavsnitt 2.3.1 har vi närmare redogjort för de tre ramdirektivens innehåll. De tekniska krav som måste vara uppfyllda för att ett fordon skall typgodkännas regleras dock i ett stort antal särdirektiv till ramdirektiven.

8.3 Förfarandet i praktiken

En fordonstillverkare som vill ha en fordonstyp EG-typgodkänd vänder sig till en typgodkännandemyndighet i något av EU:s medlemsländer. I Sverige är det Vägverket och Naturvårdsverket som är godkännandemyndigheter (se avsnitt 8.4 nedan). Till myndigheten skall tillverkaren lämna in en ansökan om typgodkännande och till ansökan skall fogas en teknisk information om fordonet. Denna tekniska information baseras i första hand på provningar som utförts av en s.k. *teknisk tjänst*. I Sverige har Vägverket utsett bland andra Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB och Motortestcenter MTC AB till teknisk tjänst (jfr 11 kap. 16 § förslaget till fordonsförordning och kommentaren till den bestämmelsen).

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

Efter det att tillverkaren har erhållit ett typgodkännandeintyg skall han utfärda ett intyg om överensstämmelse som skall åtfölja varje fordon av den godkända typen som han tillverkar. Dessa fordon skall sedan anses stämma överens med de tekniska kraven i samtliga medlemsländer och får i princip inte vägras registrering eller förbjudas för försäljning i något medlemsland (undantag finns).

Om tillverkade fordon av en godkänd typ skulle visa sig inte stämma överens med den godkända typen kan den myndighet som har beviljat typgodkännandet vidta åtgärder. Om det finns skäl för det kan typgodkännandet återkallas.

8.4 Nuvarande bestämmelser om EG-typgodkännande

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

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

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

De ovan redovisade svenska bestämmelserna är de som gäller EG-typgodkännande av fordon generellt. Därutöver finns särskilda bestämmelser om EG-typgodkännande på avgasområdet.

8.5 Överväganden och förslag

8.5.1 Allmänna överväganden

Det finns olika sätt att genomföra direktiv i nationell rätt. Vid *transformering* förs innehållet i en text över till svenska föreskrifter. Dessa utformas enligt den teknik för regelgivning som normalt används i Sverige. *Inkorporering* innebär att en text förs över till svensk rätt ordagrant, utan någon sådan omformning som görs vid transformering. Överföringen kan ske genom att direktivets text tas in i den svenska författningen eller genom att en hänvisning görs till direktivet (EGT-nummer).

En utgångspunkt bör vara att direktivets innehåll skall tas in i den svenska författningen, dvs. transformeras. När det gäller mer detaljerade och tekniska föreskrifter är det dock inte meningsfullt att transformera dem till svensk rätt, utan en hänvisning till direktivtexten är tillräcklig, jämför textavsnitt 4.5.3 ovan.

I enlighet med vad som anförts ovan anser vi att det av lag och förordning bör framgå vad som i stora drag gäller för EG-typgodkännande. De tre typgodkännandedirektiven är mycket omfattande och det torde vara ogörligt att ta in samtliga bestämmelser i sin helhet i lag och förordning. Vårt förslag bygger därför på att de viktigaste bestämmelserna tas in i lag, att ett antal andra bestämmelser tas in i förordning och att resterande detaljbestämmelser tas in i myndighetsföreskrifter. En ren uppdelning mellan ramdirektiv och särdirektiv i förordning respektive myndighetsföreskrifter är alltså inte möjlig att genomföra.

8.5.2 Bestämmelser om EG-typgodkännande i fordonslagen

I fordonslagen har, som tidigare nämnts i textavsnitt 6.2.2, samtliga former av typgodkännande behandlats i ett sammanhang. Lagens bestämmelser bör inte vara alltför preciserade, eftersom det skulle komplicera genomförandet (implementeringen) av eventuella framtida ändringar av direktiven. Liksom för övriga kontrollformer bör en allmän bestämmelse om typgodkännande tas in i lagen. Dessutom bör de för den enskilde mest ingripande bestämmelserna tas in där.

I förslaget till fordonslag anges att ett typgodkännande kan meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Regeringen utser godkännandemyndighet.

Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet. Denne är skyldig att medverka till den kontroll som behövs. Bland annat får myndigheten bereda sig tillträde till en fabrik eller annan anläggning för att göra undersökningar. Om myndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt får myndigheten återkalla godkännandet.

8.5.3 Bestämmelser om EG-typgodkännande i fordonsförordningen

Allmänt

I förordningen bör tas in de bestämmelser från ramdirektiven som har störst betydelse för förfarandet, med undantag av de ovan redovisade lagbestämmelserna. Samtliga fordonskategorier bör i så stor utsträckning som möjligt regleras tillsammans, trots att direktiven i viss mån avviker från varandra. Likheterna överväger dock olikheterna och där så är nödvändigt får olika bestämmelser gälla för olika kategorier av fordon. I förordningen bör bland annat anges för vilka fordonskategorier förfarandet skall tillämpas, de viktigaste definitionerna, fordonskategorierna, vilka de godkännande myndigheterna är, regler om ansökan, villkor för godkännande, regler om typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse, ändring av typgodkännande, kontroll samt möjligheter till undantag från särdirektivens bestämmelser. Vidare bör tas in en bestämmelse om att Vägverket och Naturvårdsverket, i egenskap av godkännandemyndigheter, var och en inom sitt ansvarsområde, skall fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv och meddela föreskrifter för verkställigheten av dessa direktiv.

Definitioner

I inledningen av den föreslagna fordonsförordningens kapitel om EG-typgodkännande talas om i vilka fall förfarandet med EG-typgodkännande skall tillämpas. Där tas även upp de viktigaste definitionerna. Det är en avvägningsfråga vilka av direktivens definitioner som bör tas med. Att ta med samtliga definitioner är olämpligt, eftersom flera av dem innehåller hänvisningar till särdirektiv. Vid tillämpningen av bestämmelserna får vissa uttryck i

stället tolkas i enlighet med respektive direktiv. Några uttryck som har betydelse för författningstexten bör dock definieras.

Som framgår av textavsnitt 5 ovan föreslås att begreppet motorfordon, som är grundläggande enligt gällande fordonsförfattningar, byts ut mot begreppet *vägmotorfordon*. Samtidigt förs in ett nytt begrepp *motorfordon*, som stämmer överens med definitionen av fordon i direktivet 70/156/EEG. Detta begrepp ersätter begreppet *fordon* i de definitioner som hämtas från det direktivet. Tillämpningsområdet för denna EG-anpassade definition av begreppet motorfordon är begränsat till den särskilda regleringen av EG-typgodkännande och tas därför in i det särskilda kapitlet om EG-typgodkännande (kapitel 3 i förslaget).

Vidare tas definitioner av begreppen *etappvis typgodkännande*, *fordonstyp* och *teknisk tjänst* upp. Definition av *tillverkare* tas däremot in i förordningens inledande kapitel, eftersom det begreppet har betydelse i andra avseenden än EG-typgodkännande.

Typgodkännandedirektivens indelning i fordonskategorier bör anges i stort sett i sin helhet i fordonsförordningen och inte i lagen, främst för att underlätta kommande ändringar av direktiven men även för att skapa en möjlighet för föreskrivande myndigheter att i sina föreskrifter hänvisa till förordningen när det gäller uttryckens betydelse. Definitioner av fordon för särskilda ändamål (t.ex. ambulanser och campingbilar) bör dock, för att inte tynga förordningen, i förekommande fall tas in i myndigheternas föreskrifter. Inte heller definitionen av terrängfordon tas in i förordningen (jfr textavsnitt 5.3.2). De kategorier, med underkategorier, som tas in är M, N, O, jordbruks- och skogsbrukstraktor, moped, motorcykel och trehjulig motorcykel.

Övriga bestämmelser

Huvudsakligen följande bestämmelser ingår i förslaget till ny fordonsförordning.

Ansökan om EG-typgodkännande kan göras av en tillverkare. Ansökans innehåll bör regleras av Vägverket, eftersom det är fråga om relativt detaljerade bestämmelser. En ansökan skall avvisas om en ansökan som avser samma fordonstyp, system, komponent eller separata tekniska enhet tidigare har gjorts i en annan stat inom EES.

EG-typgodkännande skall beviljas om den aktuella typen uppfyller de tekniska kraven i samtliga tillämpliga särdirektiv. Vid etappvis typgodkännande skall hänsyn tas till den produktionsetapp som en fordonstyp befinner sig i. Typgodkännande av komponenter eller

separata tekniska enheter meddelas endast om det tillämpliga särdirektivet uttryckligen medger ett sådant godkännande. Om en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar sina särskilda egenskaper endast i kombination med andra delar av fordonet skall typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande mån. Trots att de angivna kraven är uppfyllda får EG-typgodkännande vägras om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten.

Om EG-typgodkännande beviljas skall ett typgodkännandeintyg utfärdas. I intyget skall i förekommande fall begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges. En tillverkare som erhållit ett typgodkännandeintyg skall för varje fordon utfärda ett intyg om överensstämmelse med den godkända fordonstypen. På komponenter och separata tekniska enheter skall tillverkaren anbringa sitt handelsnamn eller varumärke, typbeteckning samt, om så föreskrivs i särdirektivet, ett typgodkännandemärke eller motsvarande för typgodkännandet.

Om uppgifter i det tekniska underlaget ändras eller om tillverkningen upphör skall tillverkaren anmäla detta till den myndighet som meddelat beslutet om EG-typgodkännande. Myndigheten skall underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder. Därvid kan en ny kontroll eller provning föreskrivas.

Den myndighet som har beviljat ett EG-typgodkännande är skyldig att fortlöpande kontrollera att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den godkända typen. Om myndigheten finner att så inte är fallet skall den vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att så åter blir fallet. Myndigheten kan därvid besluta om återkallelse av typgodkännandet, se 2 kap 5 § fordonslagen.

Godkännandemyndigheten kan vidare besluta att ett fordon etc. som har EG-typgodkänts i en annan stat inte skall få registreras, säljas eller användas i Sverige om det allvarligt äventyrar trafiksäkerheten. Ett sådant beslut gäller under högst sex månader. Detta är en bestämmelse som är mycket ingripande för den enskilde. Vi har därför övervägt att ta in den i fordonslagen. I lagen regleras emellertid de olika formerna av typgodkännanden generellt, och därvid skulle en bestämmelse som denna ställa till problem. EG-typgodkännandet har ju inte definierats i lagen och det kan knappast heller ske utan att direktiven nämns. För att undvika ständiga lagändringar i samband med ändringar av direktiven bör dessa inte nämnas i lagen (se textavsnitt 6.2.2), utan tas i stället in i förordningen. Bestämmelsen finns i 2 kap. 8 § fordonsförordningen.

Typgodkännandemyndigheterna får medge undantag från krav i särdirektiv för fordon som tillverkas i små serier och för fordon i

slutserier. En serie betraktas som liten om antalet enheter inom en typgrupp som registreras, säljs eller tas i bruk per år i en medlemsstat inte överstiger 500 enheter i fråga om fordon av kategori M1. I fråga om mopeder, motorcyklar eller trehjuliga motorcyklar får undantag göras för fordon som tillverkas i små serier (max 200 enheter) och för fordon som är avsedda för försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret eller offentliga arbeten. Offentliga arbeten kan till exempel vara ett kommunalt eller statligt vägbygge eller en kommunal eller statlig hamn.

Vägverket och Naturvårdsverket skall fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige när det gäller de direktiv enligt vilka respektive myndighet skall meddela typgodkännande. Dessa uppgifter framgår inte helt av den föreslagna förordningen, utan det finns ett antal ytterligare bestämmelser i direktiven som bland annat gäller Sveriges uppgifter i förhållande till EU och till andra medlemsstater. Vägverket och Naturvårdsverket bör i övrigt meddela föreskrifter om förfarandet vid typgodkännande. Se vidare förslaget till 11 kap. Fordonsförordningen, bl.a. 16 §.

8.5.4 Särskilt om regleringen på avgasområdet

Enligt Vägverkets regleringsbrev för budgetåret 2000 skulle verket utreda och lämna förslag beträffande de förändringar som krävs för att ta över ansvaret för typgodkännandesystemet i sin helhet. Vägverket har i svar till regeringen i denna fråga föreslagit att myndigheten skall sköta hela förfarandet med typgodkännande. Verket har dock framhållit att frågan bör utredas vidare för att lösa andra med denna sammanhängande frågor. Vi utgår därför från den nu gällande ordningen med två godkännandemyndigheter, Vägverket och Naturvårdsverket. Regleringen i 55 a § i fordonskungörelsen förs därför över till den nya författningen. Bestämmelsen delas dock upp för att bli mer överskådlig och respektive stycke placeras där det hör hemma i kapitlet.

Den 29 mars 2000 lämnade utredningen Avgasrening 2000 sitt betänkande Avgasrening 2000 (SOU 2000:12) med bland annat förslag till en ny lag om motorfordons avgasrening som avses ersätta bilavgaslagen (1986:1386). Lagen omfattar bilar, motorcyklar och mopeder. Den innehåller bestämmelser om krav på motorfordons avgasrening, fordonsägarens ansvar för att hans fordon är i godkänt skick, tillverkarens ansvar för av honom tillverkade fordon, miljöklassindelning m.m. Vidare innehåller lagförslaget ett avsnitt om typgodkännande. Utredningen framhåller emellertid (s. 72) att dessa bestämmelser i stället skulle kunna tas in i fordonslagstiftningen.

Den allmänna fordonslagstiftningen kommer enligt vårt förslag att innehålla bestämmelser om förfarandet vid typgodkännande av fordon och fordonsdetaljer. Bestämmelserna om EG-typgodkännande bygger på ramdirektiven om typgodkännande av fordon (70/156/EEG, 74/150/EEG och 92/61/EEG). Enligt vår uppfattning bör bestämmelserna om förfarandet vid typgodkännande samlas på ett ställe i lagstiftningen och då lämpligen i fordonslagen och fordonsförordningen, som båda är av generell karaktär. I särdirektiv till ramdirektiven finns det ett mycket stort antal detaljföreskrifter om fordon, däribland avgaser. Sådana specialiserade föreskrifter bör inte tas in i fordonsförordningen.

De bestämmelser i den föreslagna lagen om motorfordons avgasrening som är generella och bygger på ramdirektivens bestämmelser bör således utgå och ersättas med en hänvisning till fordonslagen. De bestämmelser som endast gäller avgaser bör finnas kvar i lagen om motorfordons avgasrening, även om de behandlar typgodkännandemyndighetens uppgifter i vissa avseenden.

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan bör vissa paragrafer kunna tas bort från den föreslagna lagen om motorfordons avgasrening. Det gäller främst 8–10 och 12 §§. Detsamma gäller orden *förfarandet i samband med typgodkännande* i 17 § 6 samma lag.

9 ECE-typgodkännande

Utredningens förslag: Bestämmelserna om ECE-typgodkännande, som bygger på en internationell överenskommelse från 1958, tas in i den föreslagna fordonsförordningen i anslutning till bestämmelserna om övriga former av typgodkännande och anpassas till dessa.

9.1 Nuvarande bestämmelser

ECE-typgodkännande är en annan form av typgodkännande av fordon. Liksom EG-typgodkännandet är ECE-typgodkännandet internationellt. Det är dock inte knutet till EU utan till Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE).

För närvarande regleras möjligheten till ECE-typgodkännande i kungörelsen (1960:167) i anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (överenskommelsen finns i SÖ 1959:28). Av kungörelsen framgår bland annat följande.

Tillverkare av utrustning eller delar till ett motordrivet fordon eller släpfordon (fordonsdetaljer) får hos Vägverket ansöka om typgodkännande av en fordonsdetalj som stämmer överens med föreskrifterna i ett reglemente som Sverige har antagit som bilaga till ovan nämnda överenskommelse. Om typgodkännande meddelas skall Vägverket meddela sökanden tillstånd att anbringa ett sådant märke som anvisas i reglementet på varje av honom tillverkad fordonsdetalj som stämmer överens med den godkända typen. Vägverket får återkalla tillståndet om det finns anledning till det. En fordonsdetalj som är försedd med det anvisade märket skall anses stämma överens med vad som föreskrivs i fordonskungörelsen, och med stöd därav meddelade föreskrifter, om detaljens beskaffenhet. Detta gäller även beträffande en fordonsdetalj som har typgodkänts och tillverkats i en främmande stat, om den har typgodkänts enligt ett reglemente som av Sverige har

antagits som bilaga till överenskommelsen i förhållande till den främmande staten. Om någon använder ett märke utan tillstånd eller i strid med kungörelsen döms han till böter. Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter för tillämpning av kungörelsen och tillämpliga reglementen skall hållas tillgängliga hos verket.

Under 1990-talet har 1958 års överenskommelse ändrats (reviderats). Till följd av detta är nu EU (EG-kommissionen) avtalslutande part (se rådets beslut den 27 november 1997 97/836/EG). Detta var tidigare inte möjligt eftersom 1958 års överenskommelse endast tillät enskilda stater att tillträda. Trots att EU alltså är avtalslutande part är det medlemsstaternas sak att genomföra förpliktelserna i artiklarna 4–6 som gäller förfarandet vid typgodkännanden. Inga nya reglementen läggs till 1958 års överenskommelse, utan de hänförs till den reviderade överenskommelsen. De stater som tillträtt 1958 års överenskommelse kan själva välja om de vill tillträda den reviderade överenskommelsen och därmed nya reglementen. Trots detta är det inte fråga om en ny överenskommelse, utan det är den ursprungliga som har ändrats. Den reviderade överenskommelsen är enligt sitt innehåll tillämplig även på hela fordon (inte endast fordonsdetaljer som den ursprungliga). Än så länge finns emellertid inga reglementen som gäller för hela fordon, varför det ännu inte är möjligt att få hela fordon ECE-typgodkända.

För närvarande finns det 112 reglementen som gäller ECE-typgodkännande av olika fordonsdetaljer. Dessa utarbetas inom FN under ledning av UN/ECE (United nations economic commission for Europe).

Möjligheten till ECE-typgodkännande har betydelse även i förhållande till EG-typgodkännande och detta regleras i del II av bilaga IV till direktivet 70/156/EEG. Därav framgår att när det i vissa artiklar i direktivet hänvisas till särdirektiv skall godkännanden enligt vissa uppräknade förordningar som utfärdats av ECE bedömas som likvärdiga med godkännanden som beviljats enligt relevanta särdirektiv. Ett EG-typgodkänt fordon kan alltså innehålla fordonsdetaljer som är ECE-typgodkända.

Den 31 januari 2000 beslutade rådet att godkänna en överenskommelse om fastställande av tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon – *parallellöverenskommelsen* – 2000/125/EG. Parallellöverenskommelsen, som även har kallats ”1998 års överenskommelse” trädde i kraft i augusti 2000. Genom denna överenskommelse har under FN:s överinseende skapats en global ram för att fastställa enhetliga tekniska föreskrifter. Denna överenskommelse kommer att gälla vid sidan av (parallellt med) 1958 års

överenskommelse. Parallellöverenskommelsen innehåller endast tekniska bestämmelser och, till skillnad från 1958 års överenskommelse, inte några bestämmelser om förfarandet. För detta kommer den reviderade överenskommelsens bestämmelser att tillämpas.

9.2 Överväganden och förslag

En av utredningens uppgifter är att göra regelverket om fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av fordon så överskådligt och enkelt som möjligt. Som ett led i denna strävan bör bestämmelserna om ECE-typgodkännande arbetas in i den nya fordonsförordningen i direkt anslutning till de andra formerna av typgodkännande, dvs. EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande (4 kap. förslaget till fordonsförordning).

ECE-kungörelsens bestämmelser bör därvid moderniseras språkligt och hänsyn tas till ändringarna i den reviderade överenskommelsen. Bestämmelserna bör också i så stor utsträckning som möjligt likna övriga bestämmelser om typgodkännande.

Med hänsyn till gällande bestämmelser i överenskommelsen kan de generella bestämmelserna om typgodkännande i fordonslagen gälla även för ECE-typgodkännande. Det är till och med så att den reviderade överenskommelsens bestämmelser stämmer väl överens med de föreslagna bestämmelserna i lagen.

Det bör här nämnas att det i lagen talas om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, medan man i fråga om ECE-typgodkännande talar om fordon, utrustning och delar (fordonsdetaljer). I praktiken rör det sig dock om samma produkter. Lagens uttrycksätt är därför inte oförenligt med ECE-typgodkännande. Utredningen har övervägt att även beträffande ECE-typgodkännande i fordonsförordningen tala om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Vi menar dock att det i praktiken inte torde uppstå några större problem till följd av den av oss använda terminologin och har därför stannat för att godta att olika termer används.

10 Nationellt typgodkännande

Utredningens förslag: Den nuvarande typbesiktningen görs om till nationellt typgodkännande. Vägverket meddelar nationellt typgodkännande efter ansökan av en tillverkare. Nationellt typgodkännande kan erhållas dels för fordon dels, efter föreskrifter av Vägverket, för system, komponenter och separata tekniska enheter. Den fysiska provningen av fordonen, helt enkelt kallad *provning*, föreslås ligga kvar hos besiktningsorganen.

10.1 Det nuvarande förfarandet med typbesiktning

Det finns för närvarande egentligen inte något "nationellt typgodkännande av fordon". Förfarandet att godkänna en typ av fordon behandlas i stället under namnet typbesiktning och tyngdpunkten i förfarandet ligger hos besiktningsorganen. Bestämmelserna finns i 55–62 §§ FK och 19–23 §§ TTK.

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

Den som har fått tillstånd till typbesiktning av Vägverket kan vända sig till ett besiktningsorgan, i första hand Bilprovningen, och anmäla ett fordon till typbesiktning. Vid typbesiktningen undersöks om fordonets beskaffenhet och utrustning stämmer överens med gällande krav samt fastställs de uppgifter som skall föras in i bilregistret (vägtrafikregistret) vid registrering av fordon av samma typ. För mopeder skall dock i stället för uppgifter till registret fastställas om fordonet är att anse som en moped klass II. Särskilt uppräknade fordon måste också

uppfylla vissa krav som ställs upp i bilavgasförordningen (1991:1481), förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon och förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor.

Om fordonet godkänns vid typbesiktningen tilldelas det en typbeteckning och besiktningsorganet lämnar till Vägverket de uppgifter som skall föras in i bilregistret (vägtrafikregistret).

Efter det att en fordonstyp har godkänts vid typbesiktningen får tillverkaren utfärda typintyg för andra fordon av samma typ. Det skall då anses som om en registreringsbesiktning har skett för fordonen.

Ett besiktningsorgan får, hos den som har tillstånd till typbesiktning, undersöka fordon av en typ som har blivit besiktigad och godkänd. Om fordon av en sådan typ i betydande omfattning avviker från typfordonet i fråga om utrustning eller beskaffenhet får besiktningsorganet på begäran av Vägverket eller Naturvårdsverket meddela förbud mot att typintyg utfärdas för fordonen. Ett sådant förbud skall upphävas om godtagbara åtgärder för rättelse har vidtagits.

Förutom det ovan redovisade systemet för typbesiktning av hela fordon finns även vissa bestämmelser om nationella typgodkännanden av viss utrustning till fordon. Dessa finns intagna i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1993:18 med senare ändringar). Nationellt typgodkännande kan ske beträffande påskjutsbromsar på släpvagnar som dras av bilar, förarhytter till lastbilar och traktorer, särskilda varsellykter, cykelreflexanordningar, färdskrivare och diagramblad till färdskrivare, skyddsanordningar för barn i bilar, bilbälten, LGF-skyltar, varningslykter, larmanordningar, taxametrar samt skyddsdräkter för motorcyklister.

10.2 Allmänna utgångspunkter för en översyn av reglerna om typbesiktning

Under år 1999 utfördes totalt 1 018 typbesiktningar i Sverige. Därav avsåg 94 personbilar, 289 lastbilar, 209 husvagnar, 211 släpfordon, 102 terrängskotrar, 78 motorcyklar och 35 mopeder. Antalet utförda besiktningar var något färre än året innan. Det är tänkt att förfarandet med EG-typgodkännande så småningom skall införas för allt fler kategorier av fordon. Denna process väntas dock pågå under relativt lång tid och dessutom finns det kategorier av fordon som inte avses omfattas av EG:s direktiv om typgodkännande. Under överskådlig tid kommer det därför att finnas ett behov av en möjlighet till någon form av nationellt typgodkännande. Systemet med den nuvarande

typbesiktningen bör därför ses över. Det bör då övervägas om systemet kan utformas på ett sätt som liknar förfarandet vid EG-typgodkännande. Samtidigt bör bestämmelserna arbetas om redaktionellt så att de speglar de verkliga förhållandena vid förfarandet och så att de blir lättförståeliga.

10.3 Överväganden och förslag

För att markera en klarare motsvarighet till EG-typgodkännandet föreslår vi att förfarandet kallas *nationellt typgodkännande*. Bestämmelserna tas in i fordonsförordningen och bör så långt det är möjligt likna bestämmelserna om EG-typgodkännande dels för att förenkla tillämpningen, dels för att det saknas skäl att låta det nationella systemet avvika mer än nödvändigt från EG-förfarandet (5 kap. förslaget till fordonsförordning).

I textavsnitt 6 har vi redogjort för förslaget till en ny fordonslag. De grundläggande bestämmelserna om varför typgodkännande sker, ansvar, kontroll och återkallelse finns i lagen. Ett särskilt avsnitt i lagen föreslås gälla typgodkännande i allmänhet. Någon uppdelning mellan olika former av typgodkännande görs inte.

Inget annat EU-land har några regler som motsvarar det svenska kravet på *tillstånd* till typbesiktning. Det finns i dagens svenska regler över huvud taget inte specificerat vilka krav som skall gälla för ett sådant tillstånd. Såvitt vi förstår spelar denna kontrollmöjlighet ingen större roll i systemet med typbesiktningar. Mycket talar därför för att tillståndskravet bör slopas. Eftersom Vägverket därigenom går miste om en prövningsmöjlighet bör i stället det formella beslutet om typgodkännande i framtiden fattas av Vägverket, liksom i fallen med EG-typgodkännande. Dessutom bör Vägverket, precis som vid EG-typgodkännanden, innan verket beviljar ett nationellt typgodkännande för en fordonstyp, kontrollera att tillverkaren har tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon stämmer överens med den godkända typen. Den fysiska provningen av fordonen, kallad provning, bör dock ligga kvar hos besiktningsorganen.

Rent praktiskt bör en tillverkare kunna vända sig till ett besiktningsorgan för att få ett fordon provat. Tillverkaren får därefter hos Vägverket ansöka om nationellt typgodkännande. Vägverket bör föreskriva närmare hur förfarandet skall utformas. Detta bör även gälla eventuella krav om uppgiftslämnande mellan myndigheter samt om typbeteckningar m.m., vilket i dag regleras i 60 § FK.

Om Vägverket beslutar om nationellt typgodkännande av den aktuella fordonstypen skall det i beslutet anges vem som får teckna tillverkarens firma på typintyg för fordon av samma typ. Redan i dag är det så att typintyg inte får utfärdas för fordon, som på grund av att nya eller ändrade bestämmelser avseende fordonets beskaffenhet eller utrustning trätt i kraft efter det att typgodkännandet meddelats, inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning. Denna ordning framgår av Trafiksäkerhetsverkets typbesiktningshandbok, som härrör från en tolkning av 63 § FK och som fortfarande tillämpas (jfr textavsnitt 11.3.4). Detta bör dock uttryckligen framgå av författningstexten och en sådan bestämmelse tas därför in i fordonsförordningen.

Det bör, liksom tidigare, finnas möjlighet att kontrollera fordon av en typ som blivit godkänd och detta förfarande bör ytterst ha om hand av Vägverket. Detta hindrar dock inte Vägverket att vid det praktiska genomförandet ta hjälp av exempelvis ett besiktningorgan. Om Vägverket finner att ett fordon inte stämmer överens med den typ som verket har godkänt, skall myndigheten vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att serietillverkade sådana fordon åter stämmer överens med den godkända typen. En liknande bestämmelse finns för EG-typgodkännande. Om fordon i betydande grad avviker från typfordonet bör Vägverket, liksom i fall med EG-typgodkända fordon, ha möjlighet att återkalla det nationella typgodkännandet. Denna möjlighet skulle ersätta både möjligheten att återkalla ett tillstånd till typbesiktning och möjligheten att meddela förbud mot att utfärda typintyg. Någon motsvarighet till bestämmelsen om förbud mot registrering, försäljning eller användning av EG-typgodkända fordon, komponenter, system och separata tekniska enheter på grund av att de allvarligt äventyrar trafiksäkerheten behövs inte i fråga om nationellt typgodkännande, eftersom en sådan bestämmelse endast skall tillämpas när en godkännandemyndighet i *en annan stat* meddelat ett godkännande.

Som nämnts ovan framgår det inte av nuvarande bestämmelser i fordonskungörelsen eller terrängtrafikkungörelsen att det finns en möjlighet att få ett nationellt typgodkännande av vissa fordonsdetaljer, utan detta regleras i Vägverkets föreskrifter. Detta bör dock uttryckligen framgå av fordonsförordningen, för att markera att den möjligheten finns. Med samma terminologi som för EG-typgodkännande bör anges att ett nationellt typgodkännande kan erhållas, förutom för fordon, *även* för system, komponenter och separata tekniska enheter (5 kap. 1 § fordonsförordningen).