



Ursprungskontroll av fordon, m.m.

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2006/07:42 Ursprungskontroll av fordon, m.m. samt en följdmotion.

I propositionen föreslås ändringar i fordonslagen (2002:574) i syfte att bl.a. förbättra ursprungskontrollen och därmed förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet registreras i Sverige. Propositionen innehåller vidare förslag till ändringar i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och yrkestrafiklagen (1998:490). Ändringarna i fordonslagen föreslås träda i kraft den 4 februari 2008 och ändringarna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och yrkestrafiklagen den 11 respektive den 1 april 2007.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag och att motionsförslaget avslås.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Fordonskontroll	5
Arbets tid vid visst vägtransportarbete	7
Yrkestrafiklagen	8
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	9
Propositionen	9
Följdmotion	9
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	10

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Fordonskontroll**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574). Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:42 punkt 1.

2. **Administrativ hantering**

Riksdagen avslår motion 2006/07:T5.

3. **Arbets tid vid visst vägtransportarbete**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:42 punkt 2.

4. **Yrkestrafiklagen**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490). Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:42 punkt 3.

Stockholm den 27 februari 2007

På trafikutskottets vägnar

Anders Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Karlsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Christer Winbäck (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlöv (kd) och Karin Svensson Smith (mp).

Redogörelse för ärendet

I proposition 2006/07:42 Ursprungskontroll av fordon, m.m. föreslår regeringen att riksdagen antar förslag till ändringar i tre lagar. Det gäller fordonslagen (2002:574), lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och yrkestrafiklagen (1998:490). Regeringens förslag till riksdagsbeslut anges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Förslaget om ändring i yrkestrafiklagen har granskats av Lagrådet.

Med anledning av propositionen har en motion väckts.

Utskottets överväganden

Fordonskontroll

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det angeläget att ursprungskontrollen av fordon förstärks i syfte att förhindra registrering av bl.a. stulna fordon och föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag. Utskottet avstyrker ett motionsförslag om var den administrativa hanteringen av fordonskontrollen bör utföras med hänvisning till att frågan har att bedömas främst av Vägverket.

Propositionen

Av regeringens framställning framgår att den nuvarande ursprungskontrollen för fordon har brister. Stulna fordon har registrerats i vägtrafikregistret, och det har även upptäckts förfalskade dokument och oklara uppgifter i den dokumentation som fordonsägare har lämnat in i samband med registreringsbesiktningen. Enligt propositionen är det viktigt att den som köper ett fordon kan känna trygghet. Även ur ett allmänt perspektiv är det viktigt att komma till rätta med de oegentligheter som har samband med stulna fordon och falska dokument. Genom att försvåra internationell handel med stulna fordon motverkas exempelvis fordonstillgrepp. I syfte att förhindra eller försvåra att stulna fordon eller fordon med oklar identitet registreras i Sverige föreslås att den dokument- och registerkontroll som ska ske inom ramen för ursprungskontrollen av ett fordon förbättras.

I dag är ansvaret för ursprungskontrollen delat mellan Vägverket och besiktningsorganet på så sätt att Vägverket ansvarar för registerkontrollen medan besiktningsorganet ansvarar för dokumentkontrollen och den tekniska kontrollen. För att möjliggöra att dokumentkontrollen kan överföras från besiktningsorganet till Vägverket bör enligt regeringen begreppet "identifiera fordonet" i 2 kap. 6 § 1 fordonslagen delas upp i dess två beståndsdelar, en dokumentkontroll och en teknisk kontroll av fordonets ursprung. Dokument- och registerkontrollen bör benämnas ursprungskontroll och ansvaret för dokumentkontrollen, som till skillnad från registerkontrollen inte redan åvilar Vägverket, bör föras över till Vägverket. Kontrollen av fordonets tekniska identitet föreslås även fortsättningsvis utgöra en del av den registreringsbesiktning som utförs av besiktningsorganet enligt 2 kap. 6 § fordonslagen (2002:574) och benämnas fastställelse av fordonets tekniska identitet. Med fastställelse av fordonets tekniska identitet avses en fysisk avläsning av ett fordons chassinummer eller motsvarande märkning för identifiering samt en jämförelse av denna identifiering med uppgifterna

i de dokument som medföljer fordonet. Genom uppdelningen klargörs att en registreringsbesiktning endast omfattar frågor som har anknytning till fordonets beskaffenhet och utrustning.

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

Den nya ordningen föreslås gälla fr.o.m. den 4 februari 2008. Äldre bestämmelser föreslås gälla för ansökningar och anmälningar som gjorts före ikraftträdandet. Av propositionens konsekvensbeskrivning framgår att i dag tar besiktningsorganet, i normalfallet, ut en avgift för ursprungskontroll av fordon om 800 kr. Denna avgift kommer, enligt förslaget, att ersättas av en väsentligt lägre avgift för fastställande av fordonets identitet. Vidare kommer Vägverket enligt den nya ordningen att ta ut en avgift för ursprungskontroll av fordon, som inledningsvis föreslås bli 500 kr, för att sedan sänkas när möjlighet ges. Några statsfinansiella konsekvenser förutses således inte då finansieringen föreslås ske genom avgifter. Enligt Vägverkets bedömning kommer den totala kostnaden för privatpersoner att minska medan den kommer att öka för registrerade importörer. Enligt Vägverkets beräkningar uppkommer en samhällsekonomisk besparing om 20–25 miljoner kronor i form av att minst 70 stulna fordon per år kan upptäckas och vägras registrering om en bättre ursprungskontroll införs. Det viktigaste anses dock vara den preventiva effekt som kan väntas av ett nytt system med en avsevärt förbättrad kontroll.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att fordonslagen (2002:574) ändras i enlighet härmed.

Av propositionen framgår vidare att Det Norske Veritas Inspection AB har köpts av Inspecta Sweden AB och heter numera Inspecta Sweden AB. För att beakta detta namnbyte föreslår regering att 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) ändras med ikraftträdande den 4 februari 2008.

Motionen

I motion 2006/07:T5 av Christer Engelhardt (s) föreslås att Vägverkets Trafikregister på Gotland tillförs uppgiften att hantera ursprungskontrollen av fordon. Motionären erinrar om att frågan om att förlägga den utvidgade kontrollen till Visby tidigare diskuterats som en möjlighet att delvis kompensera Gotland för de arbetstillfällen som under senare tid försvunnit inom Försvarsmakten.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets bedömning är det angeläget att ursprungskontrollen av fordon förbättras och tillstyrker därmed regeringens lagförslag i denna del. Utskottet har vidare ingen erinran mot regeringens förslag om att samtidigt göra en namnändring och företa vissa redaktionella ändringar i fordonslagen. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574).

När det gäller *administrativ hantering* av ursprungskontrollen, som behandlats i motion 2006/07:T5 (s), konstaterar utskottet att trafikregistret inom Vägverket för närvarande har kontor på fyra platser i landet, nämligen Visby, Örebro, Arjeplog och Borlänge. Trafikutskottet kan gärna vitsorda de positiva förutsättningar som finns på Gotland för att lokalisera statlig verksamhet och stärka den regionala utvecklingen. Utskottet bedömer dock att det ankommer i första hand på Vägverket att ta ställning till hur den framtida administrationen av ursprungskontrollen av fordon bör utformas och lokaliseras. Motionsyrkandet om att tillföra den tillkommande arbetsuppgiften till trafikregistrets lokalkontor i Visby avstyrks följaktligen.

Arbetstid vid visst vägtransportarbete

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Propositionen

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

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 11 april 2007.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Yrkestrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Propositionen

Beslut i fråga om godkännande vid vanliga förarprov får inte överklagas enligt körkortslagen (1998:488). Detsamma gäller beslut i fråga om skriftliga prov enligt 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (prov på yrkeskunnande för erhållande av trafiktillstånd respektive taxiförarlegitimation).

Enligt regeringens mening bör samma ordning gälla för beslut i fråga om körprov för taxiförarlegitimation. Eftersom ett sådant beslut inte kan anses innefatta en prövning av den enskildes civila rättigheter eller skyldigheter föreligger inte heller någon rätt till domstolsprövning enligt artikel 6.1 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Den föreslagna ändringen i yrkestrafiklagen (1998:490) föreslås träda i kraft samtidigt som övriga bestämmelser om körprov för taxiförarlegitimation träder i kraft, dvs. den 1 april 2007.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2006/07:42 Ursprungskontroll av fordon, m.m.:

1. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, och
3. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Följdmotion

2006/07:T5 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge trafikregistret på Gotland i uppdrag att utföra ursprungskontrollen av fordon.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

6 §

Registreringsbesiktning sker av ett fordon för att

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

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

Nuvarande lydelse

4 kap.

2 §

Besiktningorgan

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Kontrollområde

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

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

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

Det Norske Veritas Inspection AB

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

*Föreslagen lydelse***4 kap.****2 §****Besiktningsorgan**

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

Kontrollområde

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

SMP Svensk Maskinprovning
Aktiebolag

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

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

Inspecta Sweden AB

Kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

1 §

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

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

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

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

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

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

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

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

12 §

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

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

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

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

15 §

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

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

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

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

17 §

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

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

18 §

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 11 april 2007.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §

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

Följande beslut får inte överklagas:

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

7 §,

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 april 2007.