



Fordonsbesiktning

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning, en följdmotion samt två motioner från den allmänna motionstiden hösten 2009.

I propositionen föreslår regeringen att riksdagen ska godkänna de lagändringar som krävs för att fordonsbesiktningen ska kunna konkurrensutsättas. Behörig myndighet ska föreskriva bl.a. vad som ska ingå i en besiktning, krav på utrustning samt kompetens hos besiktningsteknikern. Swedac ska akkreditera besiktningorganen. Utöver tekniska krav ska för akkreditering också ställas krav av allmän karaktär, t.ex. oberoende och gott anseende. Regeringen föreslår att de nya reglerna ska träda i kraft den 1 juli 2010.

Utskottet bedömer att fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenter och brukare. Samtidigt kan dagens högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås lika väl på en omreglerad marknad. Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner regeringens förslag till lagändringar för att möjliggöra en omreglering av fordonsbesiktningen så att verksamheten konkurrensutsätts samt att samtliga motionsförslag avslås.

I betänkandet finns en reservation (s, v).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Omreglering av fordonsbesiktningen	5
Bakgrund	5
Propositionen	8
Motionerna	16
Utskottets ställningstagande	17
Reservation	19
Omreglering av fordonsbesiktningen (s, v)	19
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	21
Propositionen	21
Följdmotionen	21
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	21
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	22

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Omreglering av fordonsbesiktningen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:32 punkterna 1 och 2 samt avslår motionerna

2009/10:T3 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v),

2009/10:T222 av Per Svedberg (s) och

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 3.

Reservation (s, v)

Stockholm den 3 december 2009

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlov (kd), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Mahmood Fahmi (m) och Désirée Liljevall (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning. Med anledning av den framlagda propositionen har en följdmotion väckts. I betänkandet behandlas vidare två motioner från den allmänna motionstiden hösten 2009 som berör omregleringen av fordonsbesiktningen.

Regeringens lagförslag grundas på Näringsdepartementets promemoria Fordonsbesiktning (Ds 2009:3). Promemorian, som innehåller förslag att monopolet för utförande av fordonsbesiktningar ska avskaffas, har remissbehandlats.

Ärendet har behandlats av Lagrådet som lämnat förslag på vissa ändringar. De föreslagna ändringarna har följts av regeringen.

I sammanhanget kan nämnas att regeringen i proposition 2009/10:54 Förändrad ägarstruktur i Aktiebolaget Svensk Bilprovning har föreslagit att Aktiebolaget Svensk Bilprovning ska ges ett nytt uppdrag samt att regeringen ska bemyndigas att öka eller minska statens ägande i bolaget. Ärendet har remitterats till näringsutskottet.

Utskottet redovisar i *bilaga 1* en förteckning över de förslag som behandlats i betänkandet samt i *bilaga 2* regeringens lagförslag.

I samband med ärendets beredning har företrädare för Svensk Bilprovning och Transportstyrelsen den 17 november 2009 respektive den 26 november 2009 informerat trafikutskottet.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår i propositionen att riksdagen ska godkänna de lagändringar som krävs för att besiktningsverksamhet avseende kontroll-, registrerings-, moped- och lämplighetsbesiktning ska omregleras så att sådan verksamhet kan konkurransutsättas. På så vis anpassas besiktningsverksamheten till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll. Rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs. Behörig myndighet ska förskriva bl.a. vad som ska ingå i en besiktning, med vilken utrustning den ska utföras samt vilken utbildning och kompetens en besiktningstekniker ska ha.

Vidare föreslås att de besiktningsorgan som ska utföra besiktningar av fordon ska vara ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac). Utöver tekniska krav för ackreditering ska även ställas krav på t.ex. oberoende och gott anseende.

Regeringen föreslår att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2010.

Utskottets överväganden

Omreglering av fordonsbesiktningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag att omreglera och konkurrensutsätta fordonsbesiktningen. Fordonsbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenter och brukare. Samtidigt kan dagens högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås likaväl på en omreglerad marknad.

Jämför reservation (s, v).

Bakgrund

Tidigare överväganden

Riksdagen har flera gånger tidigare behandlat frågan om att öppna bilprovningen för konkurrens. Riksdagen godkände 1994 att fristående, ackrediterade besiktningsorgan i konkurrens skulle få utföra kontrollbesiktningar. Aktiebolaget Svensk Bilprovning hemställde dock i en skrivelse till regeringen att öppnandet för konkurrens skulle senareläggas eftersom omfattande förberedelsearbete var nödvändigt. Därför beslutade riksdagen senare samma år att Aktiebolaget Svensk Bilprovning skulle få behålla ensamrätten fram till den 1 januari 1996. Regeringen meddelade i december 1995 i en skrivelse till riksdagen att Aktiebolaget Svensk Bilprovning även framledes skulle ha ensamrätt att utföra kontrollbesiktningar eftersom vissa frågor återstod att reda ut.

I budgetpropositionen för 1997 föreslogs att den gällande ordningen med ensamrätt för vissa organ att utföra kontrollbesiktningar skulle behållas eftersom trafiksäkerhetsmässiga skäl och miljö- och regionalpolitiska skäl sammantaget talade för det. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag.

Härefter har frågan behandlats i riksdagen vid ett antal tillfällen. I maj 2006 avstyrkte trafikutskottet ett antal motioner om att monopolet skulle avskaffas med motiveringen att hög trafiksäkerhet, god miljö och regional balans talar för fortsatt ensamrätt till kontrollbesiktningar. Utskottet uppmärksammade de åtgärder som vidtagits i syfte att minska köerna och förbättra tillgängligheten till bilprovningens tjänster.

Regeringen uppdrog under våren 2006 åt Vägverket att i samverkan med vissa andra myndigheter utforma ett system för besiktningsverksamhet i glesbygd, föreslå nya former för återkommande fordonsbesiktning samt redovisa arbetet med fordonskontroll som säkerställde krav på trafik-

säkerhet, service och miljöhänsyn. Vägverket föreslog i redovisningen av uppdraget ett flertal åtgärder för att upprätthålla servicen i glesbygden även efter en omreglering av verksamheten.

Konsultstudie

Näringsdepartementet gav hösten 2007 konsultbyrån McKinsey & Company i uppdrag att göra en översyn av fordonsbesiktningens verksamheten i Sverige. Uppdraget var att utreda fördelar och nackdelar med en eventuell omreglering samt att rekommendera en reglering. En omreglering fick inte riskera trafiksäkerhet, regional balans eller miljö.

Konsultrapporten som sammanställdes (Översyn av fordonsbesiktningens marknaden i Sverige, dnr N2007/8048/TR) baseras bl.a. på 43 intervjuer med svenska och internationella myndigheter, företag och experter. Rapporten identifierade åtta huvudsakliga förutsättningar för en omreglering, bl.a. rätt pris, rätt tillgänglighet och att trafikfarliga fordon upptäcks.

Omvärldsanalysen visade att den svenska fordonsbesiktningens verksamheten fungerade väl jämfört med den i andra europeiska länder avseende flera viktiga faktorer. Prisnivån i Sverige tillhör genomsnittet i Europa, pålitligheten är god och underkännandegraden är i linje med den i Danmark och Finland. Dock visade analysen att tillgängligheten i Sverige var jämförelsevis låg.

Vidare identifierade rapporten fyra huvudsakliga potentiella fördelar med en konkurrensutsatt marknad: ökad tillgänglighet, positiva samhälls-ekonomiska effekter av den ökade tillgängligheten, ökad sysselsättning samt tydliggjorda roller. Tre risker med en konkurrensutsatt marknad identifierades i rapporten: risk för försämrad kvalitet, risk för överetablering samt risk för minskad tillgänglighet i glesbygd.

I rapporten lämnades förslag till regleringsmodell. Riskerna för försämrad kvalitet och överetablering föreslogs kunna minskas genom att dels kräva att besiktningens organen skulle ackrediteras, dels behålla dagens krav på själva besiktningen och dagens höga utbildningskrav på aktörerna. Rörande risken för minskad tillgänglighet i glesbygd angavs i rapporten att regleraren kunde välja mellan en viss nedläggning i glesbygd eller en viss prisökning på stationer i glesbygd. I dag bedöms 10 av 175 besiktningstationer vara olönsamma. Rapporten påpekade dock att det initialt kan föreligga risk för begränsad konkurrens och föreslog därför ett tillfälligt pristak. Det föreslogs att Swedac skulle ackreditera besiktningens organen. Det borde, framhölls i rapporten, inte ställas krav på att kunna besiktiga både tunga och lätta fordon eftersom detta skulle innebära ett etableringshinder för små aktörer. Slutligen föreslogs i rapporten att principen om oberoende skulle kvarstå för att undvika risk för bristande objektivitet.

Fordonsbesiktning i Sverige

Kontroll av fordons beskaffenhet och utrustning samt dess lämplighet för avsedd användning sker i dag genom periodisk kontrollbesiktning och genom registrerings-, moped- samt lämplighetsbesiktning. Endast tre företag får utföra fordonsbesiktningar i dag, nämligen: Aktiebolaget Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag och Inspecta Sweden AB. Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktning enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver.

Besiktningsorganen har i nuläget, enligt lag, en sådan ställning att organens oberoende inte kan ifrågasättas. Swedac utövar tillsyn över besiktningsverksamheten.

De tre besiktningsbolagen

Aktiebolaget Svensk Bilprovning utför kontroll-, registrerings- och lämplighetsbesiktningar av motorfordon med undantag av vissa motorredskap. Svenska staten äger 52 % av bolaget. Övriga delägare är bilförsäkringsföretag och motorbranschorganisationer. I bolagsordningen anges att bolaget ska utföra teknisk fordonskontroll och främja trafiksäkerhet och miljö. Bolaget ska erbjuda god tillgänglighet i hela landet. Den 31 december 2007 hade bolaget 2 053 anställda varav 1 354 besiktningstekniker. All grund- och vidareutbildning sker vid bolagets utvecklingscenter i Västerås. Under 2007 genomförde bolaget drygt 5,5 miljoner besiktningar varav 3,9 miljoner var kontrollbesiktningar. Underkännandegraden på grund av säkerhetsbrister var i genomsnitt 30 %. Nettoomsättningen var 1,5 miljarder kronor och vinsten för 2006 var 40 miljoner kronor.

SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag får utföra besiktningar av traktorer, motorredskap, tunga terrängfordon och släpfordon till dessa. SMP har 45 anställda. År 2007 genomfördes 3 709 besiktningar varav 1 321 kontrollbesiktningar. Svenska staten äger SMP. Den totala omsättningen är ungefär 43 miljoner kronor varav ca 4 miljoner kommer från den monopoliserade verksamheten.

Inspecta Sweden AB utför besiktningar av mobilkranar. Bolaget ägs av riskkapitalbolaget 3i. År 2006 var den totala omsättningen ungefär 400 miljoner kronor varav 400 000 härrörde från den monopoliserade verksamheten.

Besiktningens formerna

Kontrollbesiktning görs för att avgöra om ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Ett fordon kan få körförbud om det inte besiktigas i tid eller om det vid en besiktning är i så dåligt skick att det är en fara för trafiksäkerheten. Om fordonet visar sig ha sådana brister att det inte kan godkännas men dessa inte är så allvarliga att körförbud är motiverat föreläggs om ny kontrollbe-

siktning inom en viss tid. Inför den nya kontrollbesiktningen ska bristerna vara åtgärdade. Efterkontrollen kan ske genom att en ackrediterad verkstad skickar ett intyg till behörig myndighet.

Registreringsbesiktning har till syfte att fastställa ett fordonets tekniska identitet. Om det vid en kontrollbesiktning eller poliskontroll upptäcks att ett fordon ändrats kan krav ställas på att fordonet ska inställas för ny registreringsbesiktning.

Mopedbesiktning består av en kontroll avseende återställande av en ej registreringspliktig moped klass II. Detta blir aktuellt om det vid en poliskontroll har visat sig att mopeden ändrats så att den inte längre uppfyller gällande krav.

Lämplighetsbesiktning används för att avgöra om ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Besiktningens formen är i första hand tillämplig på fordon som används för yrkesmässiga persontransporter, körskolefordon samt utryckningsfordon.

Fordonsbesiktning i Europa

Periodisk fordonskontroll finns i alla länder i den europeiska unionen sedan lång tid tillbaka. Hur länderna valt att organisera verksamheten varierar. Sverige är ett av sex länder som har monopol på fordonsbesiktning. De övriga länderna är Grekland, Lettland, Luxemburg, Schweiz och Ungern. Några länder, t.ex. Spanien, Belgien och Irland, har upphandlat verksamheten genom s.k. koncessionsförfarande. De flesta länder har krav på oberoende. Det finns tio länder i EU som inte har krav på oberoende: Bulgarien, Holland, Italien, Malta, Polen, Slovakien, Slovenien, Storbritannien, Tjeckien samt Österrike. Inte heller Norge har krav på oberoende. Ett flertal olika marknadsmodeller finns. Danmark, Norge och Finland har fri prissättning och fri etableringsrätt. Tyskland har ett system där varje region ger licens till ett inspektionsföretag som i sin tur vidarefördelar licenserna. I propositionen finns en närmare redogörelse över fordonsbesiktningen i ett antal europeiska länder.

Propositionen

Monopolet för fordonsbesiktningar avskaffas

Regeringen föreslår att det genom fordonslagen (2002:574) reglerade monopolet för utförande av fordonsbesiktningar avskaffas. Förslaget omfattar alla besiktningens former. Omregleringen ska anpassa verksamheten till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll. Regeringen framhåller att det i nuläget ställs höga krav på trafiksäkerhet och miljökontroll och betonar att dessa lika väl kan uppnås på en omreglerad marknad. Marknaden bör dock, enligt regeringens mening, stå under statlig tillsyn. Regeringen lyfter fram att en omreglering har förutsättningar att skapa en fungerande marknad med effektiv konkurrens. Detta främjar ett effektivt besiktningensförfarande och leder till utveckling av nya kontrollme-

toder. Det ger också rimliga priser och större valfrihet för kunderna. Tillgängligheten kommer att vara fortsatt god i hela landet. De olika vägvalen i förslaget är styrda av en avvägning mellan olika intressen, t.ex. intresset av att ha låga inträdesbarriärer och intresset av oberoende. Effekterna av omregleringen kommer att följas upp.

I nuläget får besiktningar endast utföras av tre aktiebolag enligt 4 kap. 1 och 2 §§ fordonslagen. Dessa regler utgör grunden för monopolsituationen och de bör alltså ändras. Förslaget innebär också att behörig myndighet (Transportstyrelsen) ska ge detaljerade föreskrifter om fordonsbesiktningen, vilket ska ge mindre utrymme för skönmässiga bedömningar.

Ackrediteringsförfarande

Regeringen föreslår att besiktningar enligt fordonslagen endast ska få utföras av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Swedac. Vidare föreslås att Swedac ska underrätta Transportstyrelsen om beslut om ackreditering liksom återkallelser av sådana beslut. Regeringen betonar att besiktningsverksamhet innefattar myndighetsutövning. Det är viktigt att kvaliteten och tillförlitligheten hos besiktningsverksamheten bibehålls på en hög nivå på en omreglerad marknad. För att inte försvåra marknadsinträdet för de mindre aktörerna är det viktigt att administrativa bördor och kostnader inte blir alltför betungande. Ett regelsystem byggt kring reglerna om ackreditering enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll är enligt regeringen det bästa alternativet. Med ackreditering avses en förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser.

Ackrediteringskontroll är i allmänhet mer omfattande än tillståndskontroll. Swedacs bedömning bygger på en granskning av den dokumentation som beskriver sökandens kvalitetssystem, t.ex. organisation, rutiner, metoder och personalens kompetens. Swedac utövar redan i dag tillsyn över besiktningsverksamheten och har därför, påpekar regeringen, kompetens och erfarenhet i tekniskt hänseende rörande verksamheten. Om kraven är uppfyllda fattar Swedac beslut om ackreditering. Swedac har goda rutiner för uppföljning av ackrediterade företag. Alla ackrediteringsbeslut följs upp av tillsynsbesök för att bedöma om organet fortlöpande följer uppställda krav. Ackrediteringsverksamheten hos Swedac är avgiftsfinansierad. Beslut om ackreditering kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I fordonslagen kommer ackreditering enligt lagen om teknisk kontroll att anges som en förutsättning för att få bedriva besiktningsverksamhet. Det kommer dock, för att få tillstånd, att ställas krav utöver de som anges i lagen om teknisk kontroll. Kraven kommer lagtekniskt att placeras i fordonslagen eftersom de enbart gäller krav för besiktningsverksamhet.

Transportstyrelsen bör vara föreskrivande myndighet och tilldelas vissa övergripande tillsynsuppgifter. Detta gör att Transportstyrelsen kommer att behöva uppdateras regelbundet om vilka företag som ackrediteras och vilka ackrediteringar som återkallas.

Besiktningssorgan för lätta och tunga fordon

Regeringen föreslår att en ackreditering ska omfatta alla besiktningssformer. Däremot ska en uppdelning kunna ske mellan en eller flera av följande fordonskategorier.

1. Fordon som väger högst 3,5 ton.
2. Fordon som väger över 3,5 ton.
3. Traktorer, motorredskap etc.

Det är, framhåller regeringen, naturligt att dela upp de tre fordonskategorierna mot bakgrund i skillnader i utrustningskrav o.d. Att inte dela upp de olika besiktningssformerna innebär att samtliga dessa kommer att finnas representerade i det område där en aktör valt att etablera sig. Eftersom kontrollbesiktningarna är flest till antalet är dessa troligen mest intressanta ur etableringssynpunkt, påpekar regeringen och betonar vikten av att alla besiktningssformer finns representerade inom ett rimligt geografiskt avstånd. Vidare anförs att ett krav att inkludera alla fordonstyper skulle innebära alltför höga inträdesbarriärer för företag som vill etablera sig på marknaden. Det ska emellertid vara möjligt att ackrediteras för samtliga fordonstyper om ett besiktningssorgan vill det. Vid sidan av möjligheten att ackreditera sig för tunga och lätta fordon bör det även finnas möjlighet att ackreditera sig för besiktningar av traktorer, motorredskap m.m. Det rör sig om ett jämförelsevis litet antal besiktningar. Dessa bör, anger regeringen, utföras av ett nätverk av besiktningstekniker och på den plats fordonet befinner sig. Många av fordonen är långsamgående och vissa får inte framföras på allmän väg utan tillstånd. För dessa fordon tillkommer ofta även andra krav på obligatoriska kontroller. Det är därför enligt regeringen motiverat att avgränsa ackrediteringen på ovan angivet sätt.

Villkor om utbud

Regeringen föreslår att sökanden i en ansökan om ackreditering ska ange det eller de län där besiktningssverksamheten ska bedrivas. Det är, betonar regeringen, viktigt att tillgängligheten till besiktningstjänster bibehålls eller ökar med en omreglering. Om verksamhet efter ackreditering inte skulle etableras i ett visst område finns grund att återkalla ackrediteringen. Villkoret innebär inte någon begränsning av hur många aktörer som kan etablera sig i ett visst område. Det ska vara möjligt för ett ackrediterat besiktningssorgan att inom ett visst län avgöra hur många stationer det vill driva och vilket utbud av besiktningstjänster varje station ska ha. Ett besiktningssorgan som går utanför de län som finns i ackrediteringsbeslutet riskerar att få ackrediteringen återkallad. På så vis kan en aktör inte erbjuda exempelvis enbart kontrollbesiktning av lätta fordon i ett visst område. En köpare av besiktningstjänster som är bosatt i ett visst län ska dock, förtydligar regeringen, ha möjlighet att besiktiga sitt fordon hos ett företag verksamt i ett annat län. Regeringen bedömer att det kommer att finnas intresse att bedriva mobil besiktningssverksamhet. Samma höga krav på kvalitet, tillförs-

litlighet och besiktningens omfattning ska gälla för den mobila verksamheten som för den stationära. Det finns inte några hinder för att den mobila verksamheten är länsöverskrivande men det kan inte få förekomma att besiktningstjänster erbjuds i andra län än de som finns med i ackrediteringsbeslutet.

Partiella återkallelser

Regeringen föreslår att Swedac ska ha möjlighet att återkalla ackrediteringen såvitt avser en viss av besiktningsorganets stationer. En sådan möjlighet finns redan enligt lagen om teknisk kontroll, anger regeringen. Det behövs möjlighet till partiell återkallelse eftersom det inte är rimligt att missförhållanden på en station innebär att hela ackrediteringen återkallas. De andra stationerna kan mycket väl fungera klanderfritt. En återkallelse av hela ackrediteringen skulle kunna skapa svårigheter för enskilda fordonsägare. Om en partiell återkallelse skulle innebära att bolaget inom ett visst län inte längre kan erbjuda alla besiktningssformer föreligger grund för återkallelse av hela ackrediteringen.

Krav för ackreditering utöver lagen om teknisk kontroll

Regeringen föreslår att det ska ställas vissa krav som inte är tekniska till sin natur för att bevilja ackreditering. Mot bakgrund av att besiktningssorganen kommer att ägna sig åt myndighetsutövning behöver krav av helt annan art än tekniska ställas, betonar regeringen.

Anknytning till Sverige

Regeringen föreslår att krav ska ställas på att besiktningssorganets huvudkontor ska finnas i Sverige. Regeringen påpekar inledningsvis att avsikten inte är att ställa upp hinder mot utländska intressen. Swedac måste kunna bedriva tillsyn av de högt ställda kraven på trafiksäkerhet och miljökontroll. Tillsynen kan av förklarliga skäl enbart ske inom Sverige. En utländsk intressent som vill bedriva besiktningssverksamhet i Sverige måste således låta registrera sig eller sitt företag i Sverige. Givetvis kan utländska intressen äga 100 % av aktierna i ett i Sverige registrerat aktiebolag.

Fri rörlighet för tjänster ska enligt EG-fördraget gälla på den inre marknaden. Enligt fördraget gäller detta emellertid inte om verksamheten är förenad med utövandet av offentlig makt. Regeringen bedömer därför att reglerna om fri rörlighet inte är tillämpliga. Av samma anledning är inte heller tjänstedirektivet (2006/123/EG) tillämpligt.

Lämplighetskrav

Regeringen föreslår att ackreditering bara ska få ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och allmänt gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. Vid prövning ska bedömas hur sökan-

den fullgör sina skyldigheter mot det allmänna samt laglydnad i övrigt. Regeringen lyfter fram att det mot bakgrund av kraven på trafiksäkerhet och miljökontroll samt det faktum att verksamheten utgör myndighetsutövning är viktigt att personer i företagsledande ställning är lämpliga att driva verksamheten. Dessa personer ska kunna förväntas följa de regler som gäller för verksamheten.

Bristande laglydnad kan inverka menligt på allmänhetens förtroende för verksamheten. Regeringen framhåller särskilt brott mot skattelagstiftningen, narkotikabrott, gäldenärsbrott, förmögenhetsbrott och mutbrott samt vissa typer av trafikbrottslighet, t.ex. rattfylleri. Utgångspunkten bör vara en helhetsbedömning där enstaka överträdelser av mindre allvarlig art inte utgör hinder.

När det gäller ekonomiska förhållanden bör, anger regeringen, vissa allmänna krav på ekonomisk skötsamhet ställas. Förhållanden som bör beaktas är t.ex. konkurser eller näringsförbud.

Krav på yrkeskunnande bör inte ställas som en del av lämplighetsprövningen eftersom ett sådant krav, sakligt sett, motsvaras av den prövning som ackrediteringen innebär.

Lämplighetsprövningen

Regeringen föreslår att lämplighetsprövningen ska avse den juridiska personen eller den enskilde näringsidkaren samt andra fysiska eller juridiska personer som har bestämmande inflytande över verksamheten. Vidare föreslår regeringen att prövningen ska avse personer som till följd av eget ekonomiskt intresse har väsentlig gemenskap med den juridiska personen. Slutligen föreslår regeringen att om någon person byts ut ska ersättaren lämplighetsprövas. Eftersom regeringen inte vill att omregleringen ska innebära någon begränsning av vilka verksamhetsformer som ska kunna ackrediteras behövs det en reglering av vilka olika fysiska och juridiska personer som ska undergå lämplighetsprövning. Förslaget täcker även situationer där någon har bestämmande inflytande över företaget t.ex. genom fullmakt.

Prövningen av en juridisk person ska avse eventuella skatteskulder eller konkurser. Även andra problem, exempelvis likvidationsförfaranden, kan vara relevanta. Dessa faktorer torde sällan vara relevanta vid ansökningstillfället. Däremot kan de komma att bli aktuella under den löpande tillsyn som Swedac ska utföra. Om en av den juridiska personens funktionärer byts ut ska ersättaren också lämplighetsprövas. Regeringen påpekar därför att en regel om anmälningsskyldighet kan införas.

Vid lämplighetsprövningen kommer Swedac att behöva ha tillgång till uppgifterna i belastningsregistret och bör därför ges denna tillgång. Andra uppgifter som är nödvändiga för prövningen rör uppgifter om konkurs. Swedac har tillgång till Bolagsverkets register över konkurser för fysiska personer. Vidare har Swedac tillgång till Skatteverkets uppgifter om skatteskulder som finns tillgängliga i beskattningsdatabasen. Prövningen av

utländska medborgare kommer att resa vissa praktiska svårigheter. Dessa kan troligen lösas t.ex. genom att den enskilde själv inhämtar utdrag ur utländska kriminalregister varvid en vägran att göra det ska beaktas vid prövningen.

Oberoende

Regeringen föreslår att för att ackreditering ska kunna meddelas får organen inte bedriva eller stå i beroendeförhållande till någon som bedriver

- handel, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningsspliktiga fordon eller tillbehör
- reparation eller service av besiktningsspliktiga fordon
- yrkesmässig trafik.

Regeringen betonar att besiktningssorganen ska ha en sådan ställning och verksamheten en sådan inriktning att deras oberoende inte kan ifrågasättas. Om ett besiktningssorgan står i beroendeförhållande som anges ovan föreligger risk för intressekonflikter. Kravet på oberoende är viktigt, men eftersom det samtidigt utgör ett ingrepp i den privata företagsamhetens etableringsfrihet anser regeringen att det bör komma till uttryck i lagen. Regeringen bedömer att behovet av oberoende besiktningssorgan väger upp de nackdelar som uppstår i form av inträdesbarriärer.

Kompetenskrav och rapporteringsrutiner m.m.

Regeringen föreslår att ett bemyndigande ska införas om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på utbildning och kompetens för anställda och besiktningstekniker. Vidare föreslår regeringen att besiktningsteknikers utbildning och kompetens ska vara ett krav för ackreditering. Regeringen betonar att det är angeläget att garantera att det efter avregleringen fortfarande finns garantier för att besiktningsteknikerna har tillräckliga kvalifikationer. Detta leder fram till att det bör vara möjligt att i efterhand identifiera vem som genomfört en besiktning. Det är dock besiktningssorganet och inte besiktningsteknikern som meddelar förelägganden, körförbud och andra beslut.

Besiktningssorganens verksamhet

Regeringen föreslår att ett besiktningssorgan som finner att ett meddelat beslut är uppenbart oriktigt ska ändra beslutet om det kan ske snabbt och enkelt och utan nackdel för någon enskild. Besiktningssverksamheten kommer även fortsättningsvis att innefatta myndighetsutövning mot enskilda. Regeringen betonar att det finns skäl att författningsbinda en rätt till omprövning eftersom det kan vara svårt att kontrollera att denna rätt verkligen tillämpas.

Regeringen föreslår också att den rapporteringsskyldighet som för närvarande gäller finns kvar men att den förtydligas i förordning eller myndighetsföreskrifter. Eftersom Transportstyrelsen och andra myndigheter kommer att ges rätt att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning är det viktigt att de informeras om iakttagelser av betydelse.

Vidare anger regeringen att inga ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) behövs. Enligt vad som anges i bilagan till nämnda lag gäller lagen för besiktningsorgan enligt fordonslagen. Detta gäller enbart frågor om fordonskontroll. Ett besiktningsorgans affärsmässiga förhållanden omfattas alltså inte.

Tillsynsansvar och vägtrafikregister

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska utöva en övergripande tillsyn över besiktningsverksamheten och att Swedac ska bedriva tillsyn enligt lagen om teknisk kontroll samt tilläggskraven för ackreditering. Vidare föreslår regeringen att det i vägtrafikregistret ska föras in de uppgifter om genomförande och utfall av fordonsbesiktning som de båda myndigheterna behöver samt att vägtrafikregistret ska få tillhandahålla uppgifter för fullgörande av en sådan tillsyn i fråga om fordonsägare och besiktnings tekniker. Regeringen betonar att utöver den tillsyn som Swedac genomför behövs en mer övergripande tillsyn av faktorer som inte är tekniska till sin karaktär. Transportstyrelsen bör ha tillsyn över bl.a. trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.

Besiktningsorganen kommer att behöva ha tillgång till vägtrafikregistret och ska därför ha tillgång till registret för att kunna söka i det men inte kunna ändra i det.

Kvalitetstillsyn

Regeringen föreslår att Transportstyrelsen ska göra stickprovskontroller och att besiktningsorganen då ska vara skyldiga att lämna tillträde till platser där besiktningar utförs och lämna de upplysningar och handlingar som begärs. Transportstyrelsen ska kunna följa utförandet av besiktningarna på ett visst organ, dock inte för att överpröva utan endast för att notera utfallet av besiktningarna. Befogenheten ska inte vara förknippad med någon sanktionsmöjlighet. Swedac ska få en rapport om utfallet vid varje stickprovskontroll och göra en bedömning om huruvida det kommit fram uppgifter som är av betydelse för ackrediteringen.

Avgifter

Regeringen föreslår att prisregleringen för fordonsbesiktningen ska tas bort. Regeringen betonar att besiktningsorganen ska vara oberoende och självständiga organ som utför bedömningarna i konkurrens. Det skulle

strida mot denna avsikt att behålla prisregleringen. Av samma skäl kan inte heller något pristak införas. I stället ska priserna pressas genom konkurrens på en fungerande marknad.

Bemyndiganden

Regeringen föreslår att bemyndigandebestämmelsen ska kompletteras enligt följande:

- utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker
- skyldighet för besiktningsorganen att rapportera till Transportstyrelsen och Swedac
- avgifter för Transportstyrelsens tillsyn.

Regeringen förtydligar att många av de föreskrifter som behövs visserligen finns redan i dag men enbart formlost, exempelvis i Svensk Bilprovningens Tekniska handbok. De måste därför regleras i myndighetsföreskrifter eller allmänna råd.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att omregleringen ska träda i kraft den 1 juli 2010 och att de äldre behörighetsreglerna ska gälla fram t.o.m. den 31 december 2010. Reglerna bör inte träda i kraft före föreslaget datum eftersom Transportstyrelsen måste hinna utarbeta nödvändiga myndighetsföreskrifter, menar regeringen. Det är inte säkert att det kommer att finnas några ackrediterade organ i anslutning till ikraftträdandet. Därför måste de företag som i dag har monopol under en övergångsperiod kunna fortsätta utföra besiktningar med giltig verkan.

Konsekvensanalys

Regeringen redovisar förslagets ekonomiska konsekvenser och anger att rörande myndigheter är det bara Transportstyrelsen som kommer att vara i behov av ökade anslag motsvarande 15–25 heltidsanställda personer. Swedacs verksamhet kommer att vara avgiftsfinansierad och förvaltningsdomstolarnas ökade arbetsbelastning förväntas bli mycket liten. När det gäller företagen anger regeringen att sysselsättningen i branschen väntas stiga med 750 årsarbetskrafter. Detta som en följd av ökat serviceutbud samt nya produkter och tjänster. Kostnaden för ackreditering förväntas ligga mellan 50 000 kr och 300 000 kr. På kort sikt kan det bli en överetablering på marknaden med påföljande låg lönsamhet och ett visst antal konkurser. Rörande privatpersoner anger regeringen att snittpriset för en kontrollbesiktning bedöms hamna på 300–400 kr. Om kunderna accepterar ett högre pris kommer tillgängligheten att öka. Det finns en risk att nya större aktörer inledningsvis begränsar de positiva effekterna av en avreglerad marknad. Regeringen ska därför följa upp effekterna av reformen.

Förslaget bedöms inte ha några omedelbara konsekvenser för trafiksäkerheten eller miljön.

Motionerna

I motion 2009/10:T3 av Karin Svensson Smith m.fl. (s, v, mp) yrkas avslag på propositionen. Motionärerna betonar att Sverige redan har ett fungerande system för bilprovning. I en enkätundersökning som Aktiebolaget Svensk Bilprovning lät genomföra i augusti 2009 framkom att 94 % av kunderna var nöjda med sitt besök på provstationen. Dagens system är självfinansierande och något vinstkrav finns inte. Vidare, framhåller motionärerna, är det ur ett trafik- och rättssäkerhetsperspektiv olämpligt att avreglera systemet. Inget talar för att bilprovningen skulle bli billigare eller effektivare för konsumenterna. Motionärerna erinrar vidare om att trafikutskottet så sent som 2006 avstyrkte en omreglering.

Motionärerna framhåller att regeringens förslag kräver en stor kontrollapparat där 15–25 nya heltidsanställningar kommer att behövas på Transportstyrelsen. Swedacs fördyrade verksamhet kommer att finansieras genom avgifter, vilket kommer att leda till högre priser för kunderna.

Vidare konstateras att priset för en besiktning är 50–100 % högre i de europeiska länder som valt att avreglera fordonsbesiktningen. Regeringen motiverar de höjda priserna med ökad service, men det är inte alls säkert att denna efterfrågas av kunderna. Eftersom kontrollbesiktning är obligatorisk är efterfrågan oberoende av priset.

Motionärerna understryker att fordonsbesiktningen i dag håller hög kvalitet. Denna höga kvalitet gör att en väldigt liten andel av trafikolyckorna i Sverige orsakas av fel i fordonet. Efter avregleringen kommer effektiviteten att minska och tillgängligheten i glesbygd bli att sämre. I Finland, som nyligen har konkurrensutsatt bilprovningen, har underkännandegraden stigit från 19 % före avregleringen till 28 % efter avregleringen.

Aktiebolaget Svensk Bilprovningss målsättning att ingen ska ha mer än 30 kilometer till närmaste provstation uppfylls i dag till 97 %, uppger motionärerna. Regeringens förslag kommer att försämra tillgängligheten i glesbygden. Dessutom bedömer motionärerna att priset för besiktning kommer att höjas på stationer i glesbygd.

I motion 2009/10:T222 av Per Svedberg (s) anges att det inte finns några hållbara argument för att en avreglering skulle vara till kundens nytta. Internationella erfarenheter visar att kostnaden för besiktningar ökar efter en avreglering. Även antalet ombesiktningar kommer att öka vid en avreglering. Den svenska bilprovningen fungerar väl och 94 % av privatkunderna är nöjda med den. Med anledning av det sagda bör enligt motionärerna fordonsbesiktningen inte omregleras.

I motion 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) framhålls att det saknas sakliga skäl för en omreglering. Motionärerna lyfter fram att Aktiebolaget Svensk Bilprovning håller Europas lägsta priser och har en kundnöjdhet på 94 %. På grund av detta bör fordonsbesiktningen inte omregleras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar regeringens förslag om en omreglering av fordonsbesiktningen och finner att förslaget är väl underbyggt. De goda omständigheter som råder i dag på bilprovningområdet, med högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll, kan lika väl uppnås på en omreglerad besiktningmarknad. En marknad med fungerande konkurrens leder i allmänhet till pressade priser, mer valfrihet för konsumenter och högre kvalitet. Dessutom gynnar fri konkurrens entreprenörskapet och därmed på lång sikt tillväxten. Ökad konkurrens innebär för de anställdas del fler arbetsgivare att välja mellan vilket leder till bättre utvecklingsmöjligheter vad gäller såväl arbetsförhållanden som lönefrågor. Det är utskottets övertygelse att förutsättningarna för besiktning med regeringens förslag kommer att utformas på en fungerande marknad på ett sätt som gynnar konsumenter och brukare.

Enligt utskottets mening är det lämpligt att besiktningens verksamhet anpassas till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll. Att rollfördelningen mellan myndighet och utförare tydliggörs är också en positiv effekt. Kraven på hög kvalitet och tillförlitlighet tillgodoses genom ett ackrediteringsförfarande. Förslaget om indelning av ackrediteringen i lätta och tunga fordon finner utskottet vara väl avvägt. Det innebär att inträdesbarriärerna på marknaden inte blir alltför höga samtidigt som alla nödvändiga besiktningformer finns representerade i det område där ett besiktningorgan är etablerat.

De krav som ställs för ackreditering, utöver de tekniska kraven, är enligt utskottets mening väl avvägda. Med hänsyn till att besiktningens verksamhet handlar om myndighetsutövning samt till de höga krav som ställs på trafiksäkerhet och miljökontroll är kraven som ställs på anknytning till Sverige, lämplighet och oberoende motiverade och sakliga.

Utskottet utgår ifrån att en uppföljning kommer att ske av omregleringen där vikt kommer att läggas vid att god tillgänglighet ska råda i hela landet. Utskottet förutsätter vidare att regeringen kommer att följa upp effekterna av reformerna för att tillförsäkra att stora aktörer inte begränsar de positiva effekterna av en avreglerad marknad. Vidare understryker utskottet att verksamheten kommer att stå under statlig tillsyn med bl.a. detaljerat föreskrivna regler och olika former av kontroller av företagen och de ansvariga fysiska personerna.

Utskottet vill i detta sammanhang påpeka att regeringen angivit som sin avsikt att låta Transportstyrelsen genomföra en nulägesanalys av den svenska besiktningssverksamheten inför att verksamheten öppnas för konkurrens. Efter att besiktningssverksamheten öppnats för konkurrens ska Transportstyrelsen och Konkurrensverket följa utvecklingen. Bedömningen som görs ska ligga till grund för om det behövs ytterligare reglering eller om det finns skäl att avskaffa t.ex. regleringen om villkor om utbud.

Utskottet finner därmed att riksdagen bör ställa sig bakom regeringens förslag och tillstyrker därför propositionens samtliga förslag. Följaktligen avstyrker utskottet motionerna 2009/10:T3 (s, v, mp), 2009/10:T222 (s) och 2009/10:T501 (s).

Reservation

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservation. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

Omreglering av fordonsbesiktningen (s, v)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T3 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v), 2009/10:T222 av Per Svedberg (s) och 2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s) yrkande 3 och avslår proposition 2009/10:32 punkterna 1 och 2.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi belysa att Sverige redan har ett fungerande system för bilprovning. I en enkätundersökning som Aktiebolaget Svensk Bilprovning lät genomföra i augusti 2009 framkom att 94 % av kunderna var nöjda med sitt besök på provstationen. Dagens system är självfinansierande och något vinstkrav finns inte. Inget talar för att en avreglerad bilprovning skulle bli billigare eller effektivare för konsumenterna.

Vi vill också betona att det ur ett trafik- och rättssäkerhetsperspektiv är olämpligt att avreglera systemet.

Vi vill vidare framhålla att det nya systemet kräver en stor kontrollapparat där 15–25 nya heltidsanställningar kommer att behövas på Transportstyrelsen. Swedacs fördyrade verksamhet kommer att tas ut genom avgifter, vilket kommer att leda till högre priser för kunderna.

Internationella erfarenheter visar att kostnaden för besiktningar ökar efter en avreglering. Priset för en besiktning är 50–100 % högre i de europeiska länder som valt att avreglera fordonsbesiktningen. Regeringen motiverar de höjda priserna med ökad service, men det är inte alls säkert att denna efterfrågas av kunderna. Eftersom kontrollbesiktning är obligatorisk är efterfrågan oberoende av priset.

Vidare vill vi understryka att fordonsbesiktningen i dag håller hög kvalitet. Denna höga kvalitet gör att en mycket liten andel av trafikolyckorna i Sverige orsakas av tekniska fel i fordonet. Efter avregleringen kommer tillgängligheten i glesbygd att bli sämre och effektiviteten kommer att

minska. Det är värt att nämna att i Finland har underkännandegraden stigit från 19 % före avregleringen till 28 % efter avregleringen. Genom internationella jämförelser kan man dra slutsatsen att antalet ombesiktningar kommer att öka vid en avreglering.

Aktiebolaget Svensk Bilprovvnings målsättning att ingen ska ha mer än 30 kilometer till närmaste provstation uppfylls i dag till 97 %. Vi är övertygade om att regeringens förslag om en omreglering av fordonsbesiktningen kommer att leda till försämrad tillgänglighet och högre priser i glesbygden.

Vi tillstyrker därmed motionerna 2009/10:T3 (s, v, mp), 2009/10:T222 (s) och 2009/10:T501 (s) och avstyrker proposition 2009/10:32 punkterna 1–2.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:32 Fordonsbesiktning:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Följdmotionen

2009/10:T3 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, s, v):

Riksdagen avslår regeringens förslag om att konkurrensutsätta fordonsbesiktningen.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:T222 av Per Svedberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stoppande av konkurrensutsättningen av bilprovningen.

2009/10:T501 av Lena Hallengren m.fl. (s):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avreglering av fordonsbesiktningen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)¹
dels att 4 kap. 4 § och 5 kap. 3 d § ska upphöra att gälla,
dels att 4 kap. 2 och 3 §§ samt 5 kap. 3 a, 3 c och 8 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas nio nya paragrafer, 4 kap. 2 a–2 i §§, samt närmast före 4 kap. 2 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

4 kap.
2 §²

Besiktningensorgan

Kontrollområde

Aktiebolaget Svensk Bilprovning

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

Föreslagen lydelse

4 kap.

Ackreditering av besiktningensorgan

2 §

Registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar, lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar får utföras endast av sådana

¹ Senaste lydelse 2009:224.

² Senaste lydelse 2007:91.

besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska underrätta Transportstyrelsen om sådana beslut om ackreditering som avses i första stycket liksom om återkallelser av sådana beslut.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

En ackreditering enligt 2 § första stycket ska avse alla de former av besiktning som anges där.

Ackrediteringen ska meddelas för besiktning av en eller flera av följande tre fordonskategorier, nämligen

1. motorfordon och släpfordon till motorfordon samt traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt av högst 3,5 ton, och lätta terrängvagnar och terrängskotrar samt terrängsläp till sådana vagnar och skotrar,

2. motorfordon och släpfordon till motorfordon och traktorer som utgörs av ombyggda bilar, samtliga om de har en totalvikt över 3,5 ton,

3. traktorer som inte utgörs av ombyggda bilar samt motorredskap och EG-mobilkranar och släpfordon till traktorer, motorredskap eller EG-mobilkranar, och tunga terrängvagnar och terrängsläp till sådana vagnar.

2 b §

En ackreditering som avses i 2 § första stycket får bara meddelas en sökande som är en i Sverige registrerad juridisk person eller en enskild näringsidkare vars registrering enligt handelsregisterlagen (1974:157) utvisar att huvudkontoret finns i Sverige.

2 c §

En ackreditering som avses i 2 § första stycket får bara meddelas en sökande som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och allmänt gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

2 d §

Vid prövningen av om sökanden uppfyller kravet på allmänt gott anseende ska beaktas hans eller hennes vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna och laglydnad i övrigt.

Kravet på allmänt gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för allvarliga, ekonomiska eller andra brott, eller upprepade överträdelser av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den.

2 e §

En prövning enligt 2 c och 2 d §§ ska avse den juridiska personen eller den enskilde näringsidkaren samt följande personer:

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman som inte är kommanditdelägare och annan som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten, och

3. i andra privaträttsliga juridiska personer än de som avses i 1 och 2 den eller de som genom ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten.

Härutöver ska prövningen också avse styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget ekonomiskt intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse.

2 f §

Om någon sådan person som anges i 2 e § byts ut eller tillkommer ska den nya personens lämplighet prövas.

2 g §

I ansökan om ackreditering ska sökanden ange det eller de län där besiktningsverksamheten ska bedrivas.

Ett beslut om ackreditering enligt 2 a § ska förenas med villkor enligt 15 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll om att besiktningsorganet i ett och samma län ska erbjuda och utföra besiktningar för de fordon som anges i beslutet.

2 h §

Besiktningsorganen får inte bedriva eller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till någon som bedriver

1. handel med, tillverkning, import eller marknadsföring av besiktningspliktiga fordon eller delar eller tillbehör till sådana fordon,

2. reparation eller service av besiktningspliktiga fordon,

3. yrkesmässig trafik som kräver trafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490), eller

4. uthyrningsrörelse som kräver tillstånd enligt lagen (1998:492) om biluthyrning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de ytterligare krav i fråga om oberoende som ska ställas på ett besiktningsorgan.

2 i §

En besiktningstekniker ska ha den utbildning och kompetens som framgår av föreskrifter som meddelats av med stöd av 5 kap. 8 §.

3 §

Besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar inom respektive organs kontrollområde.

Besiktningsorganen prövar frågor som gäller godkännande av fordon vid besiktningar för vilka de ackrediterats enligt 2 och 2 a §§.

Finner ett besiktningsorgan att ett beslut som det meddelat enligt första stycket är uppenbart oriktigt på grund av nya omständigheter eller av någon annan anledning ska besiktningsorganet ändra beslutet, om det kan ske snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild.

5 kap.

3 a §³

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

Besiktningsorganen ska 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.

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

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kontrollera att den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna uppfyller föreskrivna krav. Styrelsen ska därutöver kontrollera att verksamheten uppfyller sådana krav som avses i 4 kap. 2 a–2 i §§.

³ Senaste lydelse 2009:224.

Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

3 c §⁴

Besiktningsorganen får ta ut avgifter för att täcka kostnaderna för besiktningsverksamheten enligt vad regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer närmare föreskriver. Regeringen får föreskriva att besiktningsorganen skall bidra till kostnaden för fastställandet av avgifterna.

Ett besiktningsorgan ska på uppmaning av Transportstyrelsen möjliggöra stickprovskontroller genom att

1. lämna styrelsen tillträde till lokaler och platser där besiktningar utförs, och

2. lämna de upplysningar och handlingar som styrelsen begär.

Transportstyrelsen ska rapportera utfallet av stickprovskontrollerna till Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.

8 §⁵

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 använda vissa fordon, *samt*
4. förutsättningarna för att använda vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, *samt*
5. avgifter.
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

⁴ Senaste lydelse 2009:224.

⁵ Senaste lydelse 2009:224.

3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, *samt om*

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §, samt om

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

2. De besiktningsorgan som enligt äldre föreskrifter är behöriga att utföra besiktningar ska anses behöriga till det i den omfattning som följer av äldre föreskrifter fram till och med den 31 december 2010. För sådana besiktningsorgan gäller 5 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§ i sin lydelse vid utgången av juni 2010.

3. Om ett besiktningsorgan som avses i 2 före den 31 december 2010 ackrediteras enligt 4 kap. 2 § upphör punkten 2 att gälla för besiktningsorganet.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 och 6 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, *samt*

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204), *samt*

¹ Senaste lydelse 2009:124.

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

6 §²

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivet fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, och
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, och

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att inflyttna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för

² Senaste lydelse 2008:1376.

att Transportstyrelsen skall kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.