



Godkännande av motorfordon m.m.

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet dels proposition 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m, dels proposition 2008/09:107 Ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister samt tre motioner om överlast.

I propositionerna föreslår regeringen ett antal lagändringar som behövs för att införliva ett EG-direktiv i svensk rätt. I direktivet fastställs en ram för att godkänna motorfordon och släpvagnar m.m. När direktivet är genomfört kommer detta att innebära en ökad harmonisering av de krav som ställs för att nya motorfordon och släpvagnar till motorfordon ska få registreras, saluföras och tas i bruk inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 29 april 2009.

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

I betänkandet finns en reservation (s, v och mp).

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 1 |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| Redogörelse för ärendet | 4 |
| Ärendet och dess beredning | 4 |
| Propositionernas huvudsakliga innehåll | 4 |
| Utskottets överväganden | 6 |
| Lagförslagen | 6 |
| Vissa frågor om överlast | 10 |
| Reservation | 13 |
| Vissa frågor om överlast, punkt 2 (s, v, mp) | 13 |
| <i>Bilaga 1</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 14 |
| Proposition 2008/09:53 | 14 |
| Följdmotion med anledning av proposition 2008/09:53 | 14 |
| Proposition 2008/09:107 | 14 |
| Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 | 14 |
| <i>Bilaga 2</i> | |
| Regeringens lagförslag | 16 |
| Regeringens proposition 2008/09:53 | 16 |
| Regeringens proposition 2008/09:107 | 33 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till

- a) lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
 - b) lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
 - c) lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
 - d) lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
 - e) lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
 - f) lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) och
 - g) lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
- Därmed bifaller riksdagen propositionerna 2008/09:53 punkterna 1–6 och 2008/09:107.

2. Vissa frågor om överlast

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:T13, 2008/09:T320 och 2008/09:T417.

Reservation (s, v, mp)

Stockholm den 26 februari 2009

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Mahmood Fahmi (m) och Irene Oskarsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens propositioner 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m. och 2008/09:107 Ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Ärendet omfattar vidare en följdmotion som har väckts med anledning av propositionen 2008/09:53 och två motioner från allmänna motionstiden 2008. Regeringens förslag till riksdagsbeslut samt motionsförslagen återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Regeringens proposition 2008/09:53 grundas på en promemoria som har utarbetats inom Näringsdepartementet, Godkännande av motorfordon m.m. (Ds 2008:8).

Lagförslagen i proposition 2008/09:53 har behandlats av Lagrådet och regeringen har följt Lagrådets förslag.

Lagförslagen föreslås träda i kraft den 29 april 2009.

Propositionernas huvudsakliga innehåll

I propositionerna 2008/09:53 och 2008/09:107 föreslår regeringen lagändringar som behövs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Det nya direktivet innebär en ökad harmonisering av de krav som ställs för att nya motorfordon och släpvagnar till motorfordon ska få registreras, saluföras och tas i bruk inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES. Till skillnad från tidigare direktiv på området innehåller direktivet även gemensamma regler om godkännande av enstaka fordon. I övrigt är det nya direktivet generellt sett utförligare och tydligare i regleringen och innehåller dessutom moment som är helt nya jämfört med tidigare. Exempelvis finns särskilda kapitel om medlemsstaternas och tillverkarnas allmänna skyldigheter, om giltigheten av EG-typgodkännanden, om skyddsklausuler, om tillhandahållande av teknisk information från konsumentsynpunkt, om utseende och anmälan av tekniska tjänster samt krav på medlemsstaterna att fastställa de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i direktivet.

Utöver vad som ovan nämns behandlar proposition 2008/09:53 vissa frågor som inte har någon omedelbar anknytning till det nya direktivet, men som ändå har ansetts vara naturliga att beröra i detta sammanhang.

I proposition 2008/09:53 lämnas förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574), lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (2004:629) om trängselskatt och i vägtrafikskattelagen (2006:227).

I proposition 2008/09:107 föreslås vissa ändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 29 april 2009.

Utskottets överväganden

Lagförslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag. Utskottet anser att det är positivt att harmoniseringen av fordonsreglerna ökar inom EES.

Förhållandet mellan de svenska och de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna samt vissa frågor om mobilkranar

Regeringen föreslår att fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet, även om detta inte stämmer överens med den svenska fordonsdefinitionen.

När det gäller mobilkranar föreslår regeringen att en definition med följande innebörd förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Med EG-mobilkran avses en tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter.

Regeringen föreslår att vägtrafikskattelagen ändras, så att EG-mobilkranar beskattas på samma sätt som i dag gäller för motorredskap som inte tillhör skatteklass I eller II. Överlastavgift och trängselskatt ska inte utgå för EG-mobilkranar.

Regeringen bedömer att nya mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet kommer att registreras som tunga lastbilar. De behörighetsregler och regler om behöriga besiktningsorgan som gäller för tunga lastbilar kommer då att bli tillämpliga även för sådana mobilkranar.

Skyldigheter för tillverkarna

Regeringen föreslår att bestämmelsen om *skyldigheter för en innehavare av typgodkännande* i 2 kap. 4 § fordonslagen skrivs om, så att det framgår att den gäller även för tillverkare under typgodkännandeprocessen. Med "tillverkare" avses den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare. En definition med denna innebörd förs in i fordonslagen. Definitionen av "tillverkare" i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen skrivs om så att den blir i enlighet med definitionen i fordonslagen. Vidare görs vissa redaktionella ändringar i 2 kap. 4 § fordonslagen.

När det gäller *tillverkarens ansvar för produktionsöverensstämmelsen* föreslår regeringen att tillverkaren ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med den godkända typen.

I propositionen behandlas vidare *tillverkarens ansvar vid etappvist typgodkännande*. Regeringen föreslår att EG-typgodkännande får meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande). En bestämmelse med denna innebörd förs in i fordonslagen. Vid etappvist typgodkännande har tillverkaren ansvar i fråga om de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförts under den tillverkningsetapp som han eller hon ansvarar för, samt de komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper och som han eller hon har ändrat.

Regeringens förslag omfattar även skyldigheter för tillverkare som är etablerade utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Regeringen föreslår att en tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska vara *skyldig att utse en företrädare* som är etablerad inom EES att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.

När det gäller att *tillhandahålla teknisk information* föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en tillverkare av fordon ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få ett EG-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som det annars är förbjudet att sälja. Information som inte är allmänt tillgänglig behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela andra föreskrifter om tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.

Giltighet av ett typgodkännande

Regeringen föreslår att ett *typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla* när tillverkningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska.

Enskilda godkännanden

Regeringen föreslår att en *ny kontrollform, enskilt godkännande*, inrättas. Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas. Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet. Den som kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav inför ett enskilt godkännande ska även fastställa fordonets tekniska identitet. Beslut i fråga om fastställande av ett fordons tekniska identitet får överklagas hos Transportstyrelsen.

Den nya kontrollformen enskilt godkännande innebär vidare att vissa ändringar behöver göras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Av regeringens proposition 2008/09:107 framgår att registrering som förutsättning för rätt att bruka fordon inte ska gälla fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande, eller fordon som provkörs vid provning inför enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras.

Med stöd av en saluvagnslicens ska fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, få brukas för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Ett tillfälligt registrerat fordon ska få brukas för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i avvaktan på enskilt godkännande, eller för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande.

Försäljningsförbud och tillsynen över fordonslagstiftningen, m.m.

I proposition 2008/09:53 behandlas vidare *försäljningsförbud*, och förslaget innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon. Den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 8 § andra stycket fordonslagen, som anger att regeringen får föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende inte får registreras, säljas eller användas, tas bort.

När det gäller *tillsynen över fordonslagstiftningen* föreslås att den myndighet som regeringen bestämmer ska, utöver den tillsyn över besiktningsverksamheten som redan utövas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrif-

ter som har meddelats med stöd av den lagen. Den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda, samt lämna upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att fordonslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen ska efterlevas. Tillsynsmyndighetens förelägganden får förenas med vite, och de får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen. Bestämmelserna om tillsyn över besiktningens verksamhet i 4 kap. fordonslagen flyttas till 5 kap.

Vissa frågor om begrepp, hänvisningar och definitioner m.m.

Definition av begreppet "ramdirektiv" behandlas. Regeringens förslag innebär att definitionen av "ramdirektiv" i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen kompletteras med en hänvisning till det nya ramdirektivet.

Regeringen behandlar även *hänvisningar till "EG-rätt"* m.m. och föreslår att ordet "EG-direktiv" i 2 kap. 2 § fordonslagen byts ut mot "EG-rättsakter".

Vidare diskuteras en *begränsning av överklagandefristen* enligt 5 kap. 5 § fordonslagen. Regeringens bedömning innebär att det för närvarande inte finns skäl att tidsbegränsa möjligheten att överklaga enligt 5 kap. 5 § fordonslagen.

Regeringens förslag avser även att definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner av en moped som drivs av en elektrisk motor anges på följande sätt: "om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt avsedd för kontinuerlig drift."

Konsekvenser

Förslagen i propositionerna syftar till att genomföra det nya ramdirektivet. De föreslagna lagändringarna är, med få undantag, väldigt övergripande till sin natur. Regeringen uppger att merparten av direktivets bestämmelser kommer att genomföras i förordningar och myndighetsföreskrifter.

Regeringen bedömer att de föreslagna förändringarna inte bör föranleda ökade anslag för berörda myndigheter. För tillverkare av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter innebär den ökade harmoniseringen ett minskat krångel med att olika stater ställer olika tekniska krav och att det blir lättare att få produkter godkända i andra medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Regeringen antar att införandet av kontrollformen enskilt godkännande kan innebära något ökade kostnader för den som vill få ett enstaka nytt fordon godkänt för trafik i Sverige. Detta beror på de provningar som behöver utföras och vissa avgif-

ter som behöver erläggas. De högre kostnader som eventuellt kan bli följden av den nya kontrollformen enskilt godkännande får på motsvarande sätt betydelse även för privatpersoner. Samtidigt verkar den ökade tekniska harmoniseringen i prissänkande riktning, till gagn även för privata bilköpare och bilägare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringens förslag syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon i den svenska lagstiftningen. Utskottet välkomnar den ökade harmoniseringen av fordonsregler som ett genomförande av direktivet kommer att innebära. Utskottet anser att det är glädjande att förslagen bedöms leda till förenklingar och minskat krångel för tillverkare, vilket gynnar såväl näringsliv som konsumenter. Utskottet föreslår således att riksdagen antar regeringens lagförslag.

Vissa frågor om överlast

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder för att motverka överlast. Utskottet understryker vikten av att problemet med överlast åtgärdas men bedömer att det finns mer effektiva åtgärder för att komma till rätta med överlasterna än att höja sanktionsavgiften.

Jämför reservation (s, v, mp).

Motionerna

I följdmotion 2008/09:T13 av Krister Örnfjäder (s) och motion 2008/09:T417 av Krister Örnfjäder och Dan Nilsson (båda s) uppges att överlaster fortfarande är ett stort problem även om det har skett en viss förbättring under senare år. Överlast leder till dels ökat slitage på vägarna, dels orättvisa konkurrensförhållanden mellan företag som kör lagligt respektive olagligt. Motionärerna begär att regeringen ska se över hur man exempelvis genom högre böter eller andra avgifter kan minska överlaster på våra vägar.

I motion 2008/09:T320 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s) framhålls att timmertransporter med lastbil är en förutsättning för skogsindustrin. Samtidigt visar mätningar att många timmerbilar kör med övervikt. Detta sliter hårt på vägarna inte minst i skogslänen, och

underhållskostnaderna är höga. Överlastade fordon är även en större fara i trafiken. På grundval av detta förhållande föreslår motionärerna att överlastavgiften höjs.

Tidigare behandling

Trafikutskottets senaste behandling av motionsförslag om överlast inom den tunga trafiken skedde förra våren i betänkande 2007/08:TU6. Utskottet konstaterade att landets vägnät har byggts upp under en lång tidsperiod genom betydande ekonomiska insatser av främst staten men även av kommuner och enskilda väghållare. Det är därför av stor samhällsekonomisk vikt att vägkapitalet inte bryts ned i förtid till följd av överlastade fordon. Till detta kommer att såväl trafiksäkerhet, fordons ekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen motverkas genom överlastade fordon. Utskottet anförde vidare att det därutöver är säkerställt att bärigheten på vägarna försämras när klimatet förändras. Enligt utskottets mening förvärras situationen av överlastade tunga fordon. I sammanhanget konstaterade utskottet att Vägverkets mätningar visade att andelen överlastade tunga fordon minskar, vilket enligt utskottets mening var positivt, men minskningen går alltför långsamt i förhållande till bl.a. kostnader för vägslitage och trafiksäkerhetsrisker som överlastade fordon föranleder. Utskottet hade vidare erfarit att Vägverket nästa år avser att utöka mätningarna av överlastade fordon. Enligt utskottets mening var det både önskvärt och angeläget att få ett så fullständigt underlag som möjligt när det gäller problemen med överlast.

Med anledning av ett motionsförslag anförde utskottet att det inte var övertygat om att en ensidig höjning av överlastavgiften är den mest effektiva metoden för att komma till rätta med överlastade tunga fordon. Enligt utskottets mening krävs det i stället en bred strategi för att minska problemet med överlast. Det handlar såväl om utbildning och information som förbättrad kontroll och uppföljning men också om utvecklade väginstrument, väl utformade transportavtal och effektiva sanktionssystem som också innefattar utländska fordon. Som ett exempel på problemet med överlast nämndes att det i vissa fall inte var överskridandet av totalvikter som var problemet utan snarare axellasten till följd av olämplig fördelning av lasten på fordonet, ibland till följd av dellossning av godset längs färdvägen. Utskottet såg därför med tillfredsställelse på att en rad olika åtgärder vidtogs eller var föremål för beredning av regeringen, Vägverket och inte minst av branschen.

Utskottets ställningstagande

Som framgått av bakgrundsteckningen värnar utskottet om vårt vägkapital och anser att det är högst väsentlig att detta inte bryts ned i förtid till följd av överlastade fordon. Trafiksäkerheten kan vidare äventyras och såväl fordonsekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen motverkas genom överlastade fordon.

I april 2008 informerade Sveriges Åkeriföretag utskottet i frågan. Vid överläggningen framkom att det bedrivs ett aktivt arbete för att begränsa överlasten med bl.a. utgångspunkt i en rapport, Rätt Lastade Fordon. Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp där såväl fordonstillverkare, myndigheter som branschorganisationer har ingått. Utskottet anser att det är glädjande att ett sådant samarbete bedrivs mellan berörda aktörer. Utskottet bedömer att ett väl fungerande samarbete bör bidra till att öka förutsättningar att komma till rätta med de problem som överlastade fordon utgör.

I sammanhanget vill också utskottet hänvisa till den utveckling som pågår inom fordonsområdet med ökad inmontering av lastindikatorer på lastfordon. Därmed ges betydligt större möjligheter än i dag att kontrollera såväl bruttovikter som axellaster löpande under transporten.

Utskottet har erfarit att Vägverkets mätningar om överlast för 2008 visar på en fortsatt minskning av överskridandet av totalvikter men att problemen med axelvikter till följd av olämplig fördelning av lasten på fordonet kvarstår. Med hänsyn till den vikt utskottet lägger vid att problemen med överlastade fordon åtgärdas utgår utskottet från att det aktiva arbetet fortsätter och intensifieras så att man kommer till rätta med att axelvikterna är för höga.

Mot bakgrund av det ovan sagda vidhåller utskottet sitt tidigare ställningstagande om att det finns effektivare metoder att åtgärda problemen än att höja avgifterna. Därmed avstyrks de aktuella motionsförslagen.

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.

Vissa frågor om överlast, punkt 2 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T13, 2008/09:T320 och 2008/09:T417.

Ställningstagande

Vägverket har sedan 2002 regelbundet mätt axellaster och bruttovikter på tunga fordon. En viss förbättring har skett under åren, men inte tillräckligt snabbt, utan överlast är fortfarande ett stort problem. Upp mot vart fjärde lastat fordon med en bruttovikt över 35 ton körde med överlast förra året. Det är den genomsnittliga siffran i Vägverkets mätningar.

Enligt vår mening är den nuvarande situationen med omfattande överlast oacceptabel. Först och främst medför överlasterna ett hårt slitage på vägarna med forcerad nedbrytning, som i sin tur föranleder stora underhållskostnader. Vidare utgör överlastade fordon en trafikfara. Man bör också beakta vikten av konkurrens på lika villkor; de som kör med laglig vikt riskerar att hamna i ett sämre konkurrensläge än de som bryter mot regelverket.

Trots vidtagna åtgärder från myndigheter, branschen och transportköpare för att åstadkomma större respekt för och efterlevnad av reglerna är efterlevnaden dålig. Det finns alltför många företagare som fortsätter att pressa priser genom att köra med överlast och transportköpare som inte tar sitt ansvar för samhällsekonomin eller för trafiksäkerheten. Därför vill vi understryka att verkningfulla sanktioner är ett viktigt verktyg vid brott mot trafikbestämmelserna. Överlastavgiften bör därför höjas. Det ska kosta att bryta mot regler, att slita ned vårt vägkapital och att äventyra trafiksäkerheten. Det är också angeläget att även andra medel övervägs som kan leda till att problemet med överlast kan motverkas effektivt.

Detta bör ges regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2008/09:53

Proposition 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m.:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Följdmotion med anledning av proposition 2008/09:53

2008/09:T13 av Krister Örnfjäder (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av högre överlastavgifter för att minska antalet överlastar på våra vägar.

Proposition 2008/09:107

Proposition 2008/09:107 Ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:T320 av Agneta Lundberg och Eva Sonidsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd avgift för överlast.

2008/09:T417 av Krister Örnfjäder och Dan Nilsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att minska antalet överlastar på våra vägar.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Regeringens proposition 2008/09:53

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

Härmed föreskrivs¹ i fråga om fordonslagen (2002:574)

dels att 4 kap. 6 och 7 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 4 kap. 6 och 8 §§ ska utgå,

dels att nuvarande 4 kap. 8 och 9 §§ ska betecknas 5 kap. 3 c och 3 d §§,

dels att 1 kap. 3 §, 2 kap. 2 och 4 §§ samt 5 kap. 5, 6 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 4 a §, 5 a–5 c §§, 5 kap. 3 a och 3 b §§ samt närmast före 2 kap. 5 b § och 5 kap. 3 a § nya rubriker av följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny rubrik närmast före 5 kap. 3 c § med lydelsen ”Avgifter”.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

3 §

I denna lag avses med

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

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

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

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

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

tillverkare: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

2 kap.**2 §**

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med *EG-direktiv* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med *EG-rättsakter* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande).

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

4 §

Den som har beviljats ett typgodkännande

1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med *typgodkännandet*,

2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, *och*

3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

En tillverkare

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för *alla aspekter av typgodkännandeprocessen*,

2. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med *den godkända typen*,

3. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet,

4. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen, *och*

5. är, om han eller hon är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), skyldig att utse en företrädare som är etablerad inom EES för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.

Vid etappvist typgodkännande gäller tillverkarens skyldigheter enligt första stycket 1 och 2 för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförts under den tillverknings-etapp som han eller hon ansvarar för, samt för komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper och som han eller hon har ändrat.

Godkännandemyndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar.

4 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en tillverkare av fordon ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få

1. ett EG-tygodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller

2. tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

Information som inte är allmänt tillgänglig behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

5 a §

Utöver vad som anges i 5 § upphör ett typgodkännande av fordon att gälla när

1. tillverkningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört, eller

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

Enskilt godkännande

5 b §

Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas.

Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

5 c §

Det organ som inför ett enskilt godkännande kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav ska även fastställa fordonets tekniska identitet.

5 kap.

Tillsyn

3 a §

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

Besiktningssorganen 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.

3 b §

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag, utöver vad som anges i 3 a §, och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen

utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon ska på begäran av tillsynsmyndigheten

1. lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande, och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda, samt

2. lämna de upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag ska efterlevas.

Ett föreläggande enligt tredje stycket får förenas med vite.

Lydelse enligt prop. 2008/09:31

Föreslagen lydelse

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

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

5 §

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Transportstyrelsen. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning, beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning och beslut om fastställande av ett fordons tekniska identitet enligt 2 kap. 5 c §.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet *ska* ges in till Transportstyrelsen.

6 §

Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Transportstyrelsen.

2. Transportstyrelsens beslut i ett ärende som har överklagats till styrelsen.

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 föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Första stycket 1 gäller inte förelägganden som har meddelats enligt 3 b §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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, samt
5. avgifter.

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

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,
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.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härmed föreskrivs att 1 § lagen (1972:435) om överlastavgift ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonsståget eller vägen.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. lastbil, som inte är en EG-mobilkran,

2. buss,

3. tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller

4. släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

¹ Senaste lydelse 1992:1732.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

dels att 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

| Beteckning | Betydelse |
|---|---|
| Efterfordon | Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon. |
| 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. |
| Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn | Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt. |
| Moped | Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har <ol style="list-style-type: none"> 1. två hjul samt <ol style="list-style-type: none"> a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller b. om det drivs av en elektrisk motor, <i>denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,</i> 2. tre hjul samt |

¹ Senaste lydelse 2006:240.

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, *denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, eller*

3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, *denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.*

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa *skall* i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Föreslagen lydelse

2 §

| Beteckning | Betydelse |
|---------------------|--|
| Efterfordon | Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon. |
| <i>EG-mobilkran</i> | <i>En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars</i> |

lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter.

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.

Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har

1. två hjul samt

a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller

b. om det drivs av en elektrisk motor, *denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,*

2. tre hjul samt

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, *denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,* eller

3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift.

Vid beräkningen av en fyrehjulig mopeds massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

Om det inte med ledning av 2 § kan bestämmas till vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp skall höra, beslutar den myndighet som regeringen bestämmer i frågan.

3 §

Om det inte med ledning av 2 eller 2 a § kan bestämmas till vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp ska höra, beslutar den myndighet som regeringen bestämmer i frågan.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härmed föreskrivs¹ att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

I denna lag avses med

ramdirektiv: 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 kommissionens direktiv 2007/37/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon³, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG⁴, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁵, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG⁶, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet

tillverkare: den som inför typgodkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typ-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

² Senaste lydelse 2008:262.

³ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁴ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

⁵ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁶ EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

godkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser, eller den som han eller hon har utsett som sin företrädare i frågor som omfattas av denna lag,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härmed föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2008/09:12 Föreslagen lydelse

5 §

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

4. *EG-mobilkran, eller*

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt. 5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

6 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härmed föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) dels att 2 kap. 12 och 19 §§ samt bilaga 2 ska ha följande lydelse, dels att rubriken närmast efter 2 kap. 14 § ska lyda ”Särskilt om beskattningen av EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 12 §¹

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i enlighet med andra stycket,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag. *Detta gäller inte för EG-mobilkranar.*

I fråga om *EG-mobilkranar*, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

19 §

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II och en *EG-mobilkran* beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

¹ Senaste lydelse 2006:473.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2**Fordonsskatt**

| Fordonslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|--|-------------------------|------------------|--|
| | | grund- belopp | tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen |
| C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar | | | |
| 1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I | | | |
| | 0 – 1 300 | 370 | 0 |
| | 1 301 – 3 000 | 425 | 55 |
| | 3 001 – 7 000 | 1 360 | 95 |
| | 7 001 – | 5 160 | 168 |
| 2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 | | | |
| | 2 001 – | 1 000 | 0 |
| 3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I | | | |
| 3.1 med två hjulaxlar | | | |
| | 2 001 – 6 000 | 300 | 35 |
| | 6 001 – 14 000 | 1 700 | 70 |
| | 14 001 – | 7 300 | 200 |
| 3.2 med tre eller flera hjul- axlar | | | |
| | 2 001 – 6 000 | 300 | 30 |
| | 6 001 – 14 000 | 1 500 | 50 |
| | 14 001 – 18 000 | 5 500 | 130 |
| | 18 001 – | 10 700 | 170 |

Föreslagen lydelse

Bilaga 2**Fordonsskatt**

| Fordonsslag | Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor | |
|--|-------------------------|------------------|--|
| | | grund- belopp | tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen |
| C EG-mobilkrantar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar | | | |
| 1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I | | | |
| | 0 – 1 300 | 370 | 0 |
| | 1 301 – 3 000 | 425 | 55 |
| | 3 001 – 7 000 | 1 360 | 95 |
| | 7 001 – | 5 160 | 168 |
| 2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och <i>EG-mobilkrantar</i> | | | |
| | 2 001 – | 1 000 | 0 |
| 3. Tungta terrängvagnar som hör till skatteklass I | | | |
| 3.1 med två hjulaxlar | | | |
| | 2 001 – 6 000 | 300 | 35 |
| | 6 001 – 14 000 | 1 700 | 70 |
| | 14 001 – | 7 300 | 200 |
| 3.2 med tre eller flera hjul- axlar | | | |
| | 2 001 – 6 000 | 300 | 30 |
| | 6 001 – 14 000 | 1 500 | 50 |
| | 14 001 – 18 000 | 5 500 | 130 |
| | 18 001 – | 10 700 | 170 |

Regeringens proposition 2008/09:107

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

Härmed föreskrivs att 13, 18 och 26 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §¹

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor klass II,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning, *eller fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande,*

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

6. fordon som provkörs av den som Vägverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

¹ Senaste lydelse 2008:1376.

6. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

7. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

8. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet *eller provningsorganet* medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

18 §²

Med stöd av en saluvagnslicens får fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret eller är avställda och som licenshavaren yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med eller som licenshavaren utför fordonstester med, brukas för

1. provkörning i samband med tillverkning eller reparation samt testkörning,

2. färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal, plats för testkörning eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage,

3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning, och

3. färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning *eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande*, och

4. körning i den omfattning som behövs för demonstration eller försäljning.

26 §³

Ett enligt 22 § tillfälligt registrerat fordon får i andra fall än som avses i 25 § brukas

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i

1. för färd kortaste lämpliga väg från en hamn, järnvägsstation, plats för tullklarering, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till en sådan plats eller lokal eller till någon annan plats där fordonet kan ställas upp i

² Senaste lydelse 2002:806.

³ Senaste lydelse 2002:582.

avvaktan på registreringsbesiktning, eller

2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning.

avvaktan på registreringsbesiktning *eller enskilt godkännande*, eller

2. för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för besiktning *eller till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande*.

Sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning får det dock brukas här för andra ändamål än som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om fordonet efter besiktningen har ändrats så att det inte längre överensstämmer med utförandet vid besiktningen eller det i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållanden påverkats.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.