

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	11
2	Författningsförslag	13
2.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	13
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	24
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	30
2.4	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	33
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	37
2.6	Förslag till förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.....	38
2.7	Förslag till förordning om anmälan av tekniska tjänster	41
2.8	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)	44

2.9	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.....	77
2.10	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	80
2.11	Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)	89
2.12	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening.....	91
2.13	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:894) om teknisk kontroll	102
3	Gällande rätt.....	103
3.1	EG:s regelverk	103
3.1.1	Den inre marknaden för varor	103
3.1.2	Lagharmoniseringens omfattning på fordonsområdet	104
3.2	FN:s regelverk.....	108
3.2.1	FN/ECE-överenskommelsen om fordon	108
3.2.2	FN/ECE-konventionen om vägtrafik.....	109
3.3	Nationella regler.....	110
3.3.1	Något om normgivningsmakten.....	110
3.3.2	Fordonslagstiftningen	111
3.3.3	Avgaslagstiftningen	116
3.3.4	Särskilt om import av fordon	117
3.3.5	Registrering av fordon.....	118
3.3.6	Produktsäkerhetslagen (2004:451)	119
3.3.7	Lagen (1992:1119) och förordningen (2005:894) om teknisk kontroll.....	120

4	Fordonssverige idag.....	123
4.1	Den svenska fordonsparken.....	123
4.2	Svensk fordonsproduktion.....	124
5	Genomförandet av det nya ramdirektivet.....	125
5.1	Allmänna utgångspunkter.....	125
5.1.1	Författningsform och författningsstruktur.....	125
5.1.2	Begreppet ”medlemsstater”.....	126
5.1.3	Särdirektiv och andra rättsakter.....	127
5.1.4	En ny trafikinspektionsorganisation.....	127
5.1.5	Översyn av bilbesiktningensmarknaden.....	128
5.2	Allmänna bestämmelser.....	128
5.2.1	Syfte.....	128
5.2.2	Tillämpningsområde.....	133
5.2.3	Definitioner.....	140
5.3	Allmänna skyldigheter.....	146
5.3.1	Medlemsstaternas skyldigheter.....	146
5.3.2	Tillverkarnas skyldigheter.....	149
5.4	Förfaranden för EG-typgodkännande.....	154
5.4.1	Förfarandet vid EG-typgodkännande av fordon.....	154
5.4.2	Förfarandet vid EG-typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter.....	156
5.5	Genomförande av förfaranden för EG-typgodkännande.....	157
5.5.1	Allmänna bestämmelser.....	157
5.5.2	Särskilda bestämmelser för fordon.....	161
5.5.3	Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter.....	162

5.5.4	Provningar för EG-typgodkännande.....	164
5.5.5	Åtgärder för produktionsöverensstämmelse.....	164
5.6	Ändringar av EG-typgodkännanden.....	166
5.6.1	Allmänna bestämmelser.....	166
5.6.2	Särskilda bestämmelser för fordon	167
5.6.3	Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter.....	167
5.6.4	Utfärdande av och meddelande om ändringar	167
5.7	Giltigheten av EG-typgodkännanden för fordon	168
5.8	Intyg om överensstämmelse och märkning.....	171
5.8.1	Intyg om överensstämmelse.....	171
5.8.2	EG-typgodkännandemärke	172
5.9	Ny teknik eller nya principer som är oförenliga med bestämmelserna i särdirektiven	173
5.9.1	Undantag för ny teknik eller nya principer.....	173
5.9.2	Nödvändiga åtgärder.....	178
5.10	Fordon som tillverkas i små serier	178
5.10.1	Inledning	178
5.10.2	EG-typgodkännande av små serier	180
5.10.3	Nationellt typgodkännande av små serier	183
5.11	Enskilda godkännanden	188
5.12	Registrering, försäljning och ibruktagande	206
5.12.1	Inledning	206
5.12.2	Registrering och ibruktagande av fordon.....	207
5.12.3	Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon i slutserier.....	219
5.12.4	Försäljning av fordon samt försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter	222
5.13	Skyddsklausuler.....	227

5.13.1	Fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som är förenliga med direktivet	227
5.13.2	Fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen	229
5.13.3	Försäljning och ibruktagande av delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av nödvändiga system.....	231
5.13.4	Återkallelse av fordon	234
5.13.5	Meddelande av beslut och möjlighet till prövning	236
5.14	Internationella föreskrifter.....	237
5.14.1	FN/ECE-föreskrifter som krävs för EG-typgodkännande.....	237
5.14.2	FN/ECE-föreskrifters likvärdighet med direktiv eller förordningar.....	237
5.14.3	Likvärdighet med andra föreskrifter.....	238
5.15	Tillhandahållande av teknisk information	239
5.15.1	Information som är avsedd för användarna	239
5.15.2	Information som är avsedd för tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter	240
5.16	Genomförandebestämmelser och ändringar	242
5.17	Utseende och anmälan av tekniska tjänster.....	243
5.17.1	Utseende av tekniska tjänster och bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens	243
5.17.2	Anmälningsförfaranden.....	252
5.18	Slutbestämmelser	253
5.18.1	Övergångsbestämmelser	253
5.18.2	Tidpunkter för tillämpning av EG-typgodkännanden	256

5.18.3 Sanktioner	260
5.18.4 Bedömning	263
5.18.5 Införlivande	264
5.18.6 Upphävande	265
5.18.7 Ikraftträdande	265
6 Övriga överväganden och förslag	267
6.1 Inledning.....	267
6.2 Följdändringar i avgaslagstiftningen m.m.....	268
6.3 Överväganden och förslag med anledning av en ny klassificering av mobilkranar	270
6.4 Avgifter.....	277
6.5 Lämplighetsbesiktning m.m.	277
6.6 Import av begagnade fordon	281
6.7 Definition av yrkesmässig fordonstillverkare	283
6.8 Överklagande av vissa beslut enligt förordningen om vägtrafikregister.....	285
7 Konsekvenser.....	287
7.1 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter.....	287
7.1.1 Godkännandemyndigheten	287
7.1.2 Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.....	288
7.1.3 Domstolsväsendet.....	288
7.2 Ekonomiska konsekvenser för företag.....	292
7.3 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner.....	293
7.4 Konsekvenser för miljön	293

8	Författningskommentar	295
8.1	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	295
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	302
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	303
8.4	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	303
8.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	304
8.6	Förslaget till förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.	304
8.7	Förslaget till förordning om anmälan av tekniska tjänster	307
8.8	Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)	309
8.9	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.....	328
8.10	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	328
8.11	Förslaget till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)	333
8.12	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening.....	334

8.13 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2005:894) om teknisk kontroll	334
--	-----

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs 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 av 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. 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 anges ovan behandlar promemorian 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 promemorian lämnas förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (1972:435) om överlastavgift, fordonsförordningen (2002:925), förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) samt förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Vidare föreslås en ny förordning om anmälan av tekniska tjänster samt en ny förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

2 Författningsförslag

2.1 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. 10 och 11 §§ och att nuvarande 5 kap. 8 § ska betecknas 5 kap. 12 §,

dels att 1 kap. 3 §, 2 kap. 2 och 4 §§, 5 kap. 5 § samt den nya 5 kap. 12 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 5 a–5 c §§, 5 kap. 2 a, 8 och 9 §§ samt närmast före 2 kap. 5 b § och 5 kap. 2 a, 8, och 12 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny rubrik närmast före 5 kap. 10 § 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 §,

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).

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

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

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet 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, eller den som har utsetts av tillverkaren att företräda denne inför godkännandemyndigheten och agera på dennes vägnar i frågor som omfattas av denna lag,

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

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

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.

EG-typgodkännande kan även, i den utsträckning som framgår av tillämpliga direktiv, 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 som den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvis 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 samtliga delar av godkännandeförfarandet,

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

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,

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,

6. är, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, skyldig att tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner som krävs för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet,

7. får inte tillhandahålla användarna teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten,

8. ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter, eller för att få tillstånd att sälja komponenter eller separata tekniska enheter som annars är förbjudna att sälja, samt

9. ska, när det gäller komponenter eller separata tekniska enheter, förse fordons-tillverkaren med all information om begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav rörande komponenterna eller de separata tekniska enheterna, och ska, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav.

I fråga om information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter gäller bestämmelserna i första stycket 8 endast under förutsättning att mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

Vid etappvis godkännande gäller tillverkarens skyldigheter enligt 1 och 2 för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförts under den tillverkningsetapp 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.

5 a §

Utöver vad som anges i 5 § upphör ett typgodkännande av fordon att gälla i följande fall.

1. När nya krav på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte är möjligt att uppdatera typgodkännandet.

2. När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.

3. När giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning.

Om bestämmelserna i första stycket endast är tillämpliga på en variant eller en version av en fordonstyp, blir typgod-

kännandet av fordonet i fråga bara ogiltigt för denna variant eller version.

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 §

Den som utför provningar av ett fordon inför ett enskilt godkännande ska även fastställa fordonets tekniska identitet.

5 kap.

Vite

2 a §

Godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra sina skyldigheter enligt 2 kap. 4 § 6–9.

Ett föreläggande enligt första stycket ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövt.

5 §

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningensorgan får överklagas hos Vägverket. 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 Vägverket.

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

6 §

Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Vägverket.
2. Vägverkets beslut i ett ärende som har överklagats till verket.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningensorgan 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.

Bestämmelsen i första stycket 1 gäller inte förelägganden som har meddelats enligt 2 a § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 12 § andra stycket.

Tillsyn

8 §

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.

9 §

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag, utöver vad som anges i 8 §, och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Den som saluför fordon, system, komponenter och

separata tekniska enheter ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt, samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Bemyndigande

12 §

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

- 1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,*
- 2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,*
- 3. förelägganden och körförbud,*
- 4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,*
- 5. tillsyn, samt*
- 6. avgifter.*

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

1. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller föreskrivna krav,

2. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande i enlighet med EG-direktiv på området men som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhets hänseende, samt

3. fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet

inte får registreras, säljas, tas i bruk eller användas, eller att detta får ske endast om vissa villkor är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om den information som ska lämnas enligt 2 kap. 4 § 6 och 9.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

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

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

dels att 2 § 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
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">två hjul samt<ol style="list-style-type: none">om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, ellerom det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,

¹ Senaste lydelse 2006:240.

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 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 fyrhjuling mopeds massa *skall* i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Moped class I

Mopeder delas in i klass I och klass II.
En moped som inte hör till klass II.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn <i>Mobilkran</i>	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt. <i>Ett motordrivet fordon som inte är utrustat för gods-transporter och som är försett med en kran med en lyftkapacitet om minst tio ton, eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. En mobilkran kan vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I.</i>
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, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,

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 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 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.

2 a §

Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett intyg om överensstämmelse, ett typintyg eller ett intyg om enskilt godkännande enligt något av följande direktiv

1. rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon², upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG³,

2. rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul⁴, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG⁵,

3. 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/EEG⁶, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG⁷,

4. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

³ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

⁴ EGT L 84, 28.3.1974, s. 10 (Celex 31974L0150).

⁵ EUR L 171, 9.7.2003, s. 1 (Celex 32003L0037).

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁷ EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG eller

*5. 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
höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i detta intyg.*

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

2.3 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/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 *kommissionens direktiv 2005/30/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/EG*⁴, 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/EG*⁶, och *Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den*

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 2007:219.

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).

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 ramdirektiven,

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 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,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet 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, *eller den som har utsetts av tillverkaren att företräda denne inför godkännandemyndigheten och agera på dennes vägnar 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.

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

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

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

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 tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar.*

¹ Senaste lydelse 2006:473.

terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

I fråga om *tunga lastbilar som är inrättade som mobiler* samt 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.

19 §

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II *och en tung lastbil som är inrättad som en mobil* beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2

Fordonsskatt

Fordonslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratals kilogram 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			

*Föreslagen lydelse**Bilaga 2***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
<hr/>			
<hr/>			
<hr/>			

C Tunga lastbilar
som är inrättade
som mobilkranar
samt traktorer,
motorredskap och
tungta 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 tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar	2 001 –	1 000	0
3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I			

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

2.5 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

Föreslagen 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, fordonståget eller vägen.

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil, *som inte är inrättad som mobilkran*, 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.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

¹ Senaste lydelse 1992:1732.

2.6 Förslag till förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

Härmed föreskrivs¹ följande.

1 § De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2002:975).

2 § Nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon får inte säljas om de inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Bestämmelsen i första stycket gäller inte

1. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

2. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilt försvar, brandförsvaret och ordningsmakten,

3. fordon som uteslutande är avsedda för tävling på väg,

4. prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar, under förutsättning att de särskilt har konstruerats och tillverkats för detta ändamål,

5. fordon som inte är färdigbyggda,

6. fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande enligt 3 kap. 10 a eller 10 b § fordonsförordningen (2002:925), eller av ett godkännande som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 24 § andra stycket samma förordning har beslutat

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).

ska gälla i Sverige, och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla,

7. fordon som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

8. fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land, eller

9. typgodkända fordon i slutserier som har medgetts undantag enligt 20 kap. 3 a § förordningen om vägtrafikregister (2001:650).

3 § Komponenter och separata tekniska enheter till EG-motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon får inte säljas eller tas i bruk om de inte uppfyller föreskrivna krav och är märkta på föreskrivet sätt.

Bestämmelsen i första stycket gäller inte komponenter eller separata tekniska enheter som

1. är särskilt konstruerade eller avsedda för fordon som avses i 2 § andra stycket,

2. omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande enligt 3 kap. 10 a eller 10 b § fordonsförordningen (2002:925), eller av ett godkännande som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 24 § andra stycket samma förordning har beslutat ska gälla i Sverige,

3. är avsedda att monteras på fordon som har beviljats ett EG-typgodkännande för fordon i små serier, ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier eller ett enskilt godkännande som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet,

4. är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibruktagnandet inte behövde omfattas av ett EG-typgodkännande eller ett enskilt godkännande,

5. är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, eller

6. omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

4 § Om Vägverket finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG-typgodkänd i en annan stat allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan får verket, i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga direktivet, besluta att fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna inte får registreras, säljas eller tas i bruk.

Ett beslut enligt första stycket gäller i högst sex månader.

5 § Vägverket får meddela föreskrifter om att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av verket eller någon annan myndighet.

6 § Vägverket utövar tillsyn över efterlevnaden av denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning.

Vägverket får förelägga den som säljer fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller andra fordonstillbehör i strid mot denna förordning, eller föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning, att upphöra med detta. Ett sådant föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt.

7 § I 5 kap. 4–6 §§ fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om överklagande.

Denna förordning träder i kraft den 2 maj 2011.

2.7 Förslag till förordning om anmälan av tekniska tjänster

Härmed föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om anmälan av provningsorgan (tekniska tjänster) enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll och 3 och 4 kap. fordonsförordningen (2002:925). Förordningen gäller i stället för 2–7 §§ förordningen (2005:894) om teknisk kontroll.

2 § Tekniska tjänster ska ha den kompetens som behövs för den uppgift anmälan avser och i övrigt vara lämpliga för uppgiften.

Ansökan

3 § En ansökan om att utses till organ som ska anmälas som teknisk tjänst ska ges in till Vägverket. Till ansökan ska fogas en bedömningsrapport som avses i 4 § eller en bedömningsrapport som har upprättats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om sökanden är etablerad i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får, i stället för en bedömningsrapport enligt första stycket, bifogas ett intyg om ackreditering som har meddelats av ett behörigt ackrediteringsorgan i den staten. I sådana fall ska en bedömningsrapport som avses i 4 § upprättas av Vägverket.

Om en statlig myndighet begär att få bli teknisk tjänst ska ansökan efter beredning överlämnas till regeringen för beslut. En

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).

sådan ansökan ska innehålla de uppgifter som anges i 5 § andra stycket förordningen (2005:894) om teknisk kontroll.

Bedömningsrapport

4 § Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska på begäran av den som vill utses till organ som ska anmälas som teknisk tjänst göra en bedömning av om sökanden uppfyller de krav som anges i 2 §. Styrelsen ska redovisa sin bedömning i en bedömningsrapport.

Tillsyn m.m.

5 § I fråga om tekniska tjänster som är etablerade utomlands ska Vägverket utöva fortlöpande kontroll över att organet uppfyller de krav som anges i 2 §. Ett sådant organ ska kunna visa att uppföljningar görs av den behöriga myndigheten i etableringsstaten.

6 § Om Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll eller Vägverket finner att en anmälan bör återkallas enligt 4 § tredje stycket lagen (1992:1119) om teknisk kontroll, ska myndigheten omedelbart anmäla detta till regeringen.

Överklagande

7 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol.

Bemyndigande

8 § Vägverket får meddela närmare föreskrifter i fråga om tekniska tjänster som ska anmälas enligt denna förordning.

Innan Vägverket meddelar sådana föreskrifter ska verket samråda med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll.

Denna förordning träder i kraft den 29 april 2009.

2.8 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

Härmed föreskrivs¹ i fråga om fordonsförordningen (2002:925)

dels att 2 kap. 8 och 11 §§ samt 3 kap. 4 och 22 §§ ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 6, 7 och 9 §§, 3 kap. 1, 3, 5, 10, 12, 13, 17, 18 och 21 §§, 4 kap. 1 §, 5 kap. 1, 7, och 8 §§, 6 kap. 3, 6, 8 och 10 §§ samt 11 kap. 1, 10, 11 och 17 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas 24 nya paragrafer, 3 kap. 3 a, 8 a, 10 a, 10 b och 22–24 §§, 5 kap. 1 a, 3 a och 12 §§, 5 a kap. 1–10 §§, 6 kap. 7 a § samt 11 kap. 9 a, 9 b och 19 §§, samt närmast före 3 kap. 24 §, 5 kap. 12 §, 5 a kap. 1, 5, 6, 7 och 10 §§ 11 kap. 9 a och 19 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

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

I denna förordning avses med:

nytt fordon: ett fordon som inte tidigare har registrerats permanent eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land, ramdirektiv:

– rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning

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).

separata tekniska enhet som typgodkännandet avser.

om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon², upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG³,

– rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul⁴ upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG⁵,

– 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/EEG⁶, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG⁷,

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

³ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

⁴ EGT L 84, 28.3.1974, s. 10 (Celex 31974L0150).

⁵ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1 (Celex 32003L0037).

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁷ EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG, 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,

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

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och i fordonslagen (2002:574), om inte något annat anges.

2 kap.

6 §⁸

Med de undantag som anges i andra stycket skall ett nytt fordon, som har godkänts enligt nedanstående EG-direktiv

Med de undantag som anges i andra stycket ska ett nytt fordon anses stämma överens med kraven i denna förordning

⁸ Senaste lydelse 2006:437.

(ramdirektiv), är försett med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt ett särdirektiv till ett ramdirektiv, och som är åtföljt av ett giltigt intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till ramdirektiven, i fråga om fordonets konstruktion och funktion anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning.

1. Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/28/EG.

2. Rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 807/2003.

och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning om det omfattas av ett i Sverige giltigt

1. EG-typgodkännande enligt något av ramdirektiven, är försett med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt en rättsakt som har meddelats med stöd av ett ramdirektiv, och är åtföljt av ett intyg om överensstämmelse i enlighet med de mallar som finns i bilagor till ramdirektiven,

2. nationellt typgodkännande och är åtföljt av ett typintyg, eller

3. enskilt godkännande.

3. 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 kommissionens direktiv 2005/30/EG.

4. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/67/EG.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte

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

7 §⁹

Ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av ett giltigt godkännande enligt *ett särdirektiv till ramdirektiv 70/156/EEG, 2002/24/EG eller 2003/37/EG* och som är försett med ett typgodkännandemärke om så föreskrivs i *det tillämpliga särdirektivet* skall vad avser beskaffenheten anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av ett giltigt godkännande enligt *en rättsakt som har meddelats med stöd av något av ramdirektiven* och som är försett med ett typgodkännandemärke, om så föreskrivs i *den tillämpliga rättsakten*, ska vad avser beskaffenheten anses stämma överens med kraven i denna förordning och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Om en komponent eller en separat teknisk enhet ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon enligt en rättsakt som har meddelats med stöd av direktiv 2007/46/EG, ska även komponenten eller den separata tekniska enheten vad avser beskaffenheten anses stämma överens med kraven i denna förordning och de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Detta gäller dock inte om någonting annat anges i den tillämpliga rättsakten.

⁹ Senaste lydelse 2004:1362.

9 §

Bestämmelserna i 6–8 §§ gäller även fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Bestämmelserna i 6 och 7 §§ gäller även fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

3 kap.

1 §¹⁰

I detta kapitel avses med

– etappvis typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en fordonstyp som inte är färdigbyggd, eller en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i direktiv 70/156/EEG eller 2003/37/EG eller i särdirektiv till dessa ramdirektiv,

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

– fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om *fordonskategori*, tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter,

¹⁰ Senaste lydelse 2004:1362.

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

– kombinerat typgodkännande: förfarande för typgodkännande i flera steg genom vilket ett eller flera systemgodkännanden erhålls under slutskedet av godkännandet av hela fordonet, utan att EG-typgodkännandeintyg behöver utfärdas för dessa system,

– typgodkännande i ett steg: förfarande för godkännande av hela fordonet i ett enda steg,

– typgodkännande i flera steg: förfarande för godkännande av fordon som består av stegvis insamling av samtliga EG-typgodkännandeintyg för system, komponenter och separata tekniska enheter avseende fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av hela fordonet.

3 §¹¹

Förfarandet med EG-typgodkännande tillämpas för fordon av kategori M1 som har en inre

Förfarandet med EG-typgodkännande tillämpas för

1. EG-motorfordon och släp-

¹¹ Senaste lydelse 2004:1362.

förbränningsmotor, för mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar samt för traktorer. vagnar till sådana fordon,
2. mopeder och motorcyklar,
3. traktorer.

3 a §

Utöver vad som anges i 3 § får förfarandet med EG-typgodkännande även tillämpas för

1. andra fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

2. andra fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten, samt

3. mobila maskiner,
i den utsträckning dessa fordon uppfyller kraven i direktiv 2007/46/EG.

Godkännande enligt denna paragraf påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG¹².

¹² EUT L 157, 9.6.2006, s. 24 (Celex 32006L0042).

5 §¹³

EG-typgodkännande *av* fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter meddelas för Sveriges del av Vägverket i fråga om direktiven 70/156/EEG, 2002/24/EG och 2003/37/EG samt särdirektiven till dessa ramdirektiv.

EG-typgodkännande *enligt* denna förordning meddelas för Sveriges del av Vägverket.

8 a §

En tillverkare av fordon kan, om detta föreskrivs i det tillämpliga ramdirektivet, välja om typgodkännande ska ske i ett eller flera steg, eller som kombinerat typgodkännande.

10 §

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

EG-typgodkännande *ska* beviljas för typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat och som uppfyller de tekniska kraven i tillämpliga rättsakter.

Vid etappvis typgodkännande *skall* hänsyn tas till den produktionsetapp som en fordonstyp befinner sig i.

Vid etappvis typgodkännande *ska* hänsyn tas till den produktionsetapp som en fordonstyp befinner sig i.

¹³ Senaste lydelse 2004:1362.

10 a §

Ett EG-typgodkännande enligt direktiv 2002/24/EG eller 2007/46/EG får meddelas för system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller de tillämpliga kraven i dessa direktiv, under förutsättning att Europeiska gemenskapernas kommission har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.

I avvaktan på kommissionens tillstånd enligt första stycket får ett särskilt EG-typgodkännande meddelas för en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget. Om ett särskilt godkännande meddelas ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål underrätta kommissionen samt godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om kommissionen avslår en ansökan enligt första stycket upphör det särskilda EG-typgodkännandet att gälla efter sex månader från det att kommissionen fattade sitt beslut. Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta.

10 b §

Ett EG-typgodkännande enligt direktiv 2003/37/EG får meddelas för fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller de tillämpliga kraven i det direktivet, under förutsättning att Europeiska gemenskapernas kommission har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.

I avvaktan på kommissionens tillstånd enligt första stycket får ett särskilt EG-typgodkännande meddelas. Om ett särskilt godkännande meddelas ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål underrätta kommissionen samt godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om kommissionen avslår en ansökan enligt första stycket upphör det särskilda EG-typgodkännandet att gälla efter sex månader från det att kommissionen fattade sitt beslut. Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta.

12 §

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

En ansökan om EG-typgodkännande *ska*, i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga ramdirektivet, avslås trots att kraven i 9–11 §§ är uppfyllda, om fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, *miljö, arbetsmiljö eller folkhälsa*.

13 §¹⁴

Om en ansökan om EG-typgodkännande beviljas eller avslås eller om ett EG-typgodkännande återkallas *skall* godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. I det fall en ansökan beviljas *skall* de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges i intyget.

Godkännandemyndigheten *skall* lämna en kopia av typgodkännandeintyget till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Om en ansökan om EG-typgodkännande beviljas eller avslås eller om ett EG-typgodkännande återkallas *ska* godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. I det fall en ansökan beviljas *ska* de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges i intyget.

Godkännandemyndigheten *ska* lämna en kopia av typgodkännandeintyget *för varje fordonstyp* till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

¹⁴ Senaste lydelse 2003:329.

I det fall en ansökan avslås med stöd av 12 § ska godkännandemyndigheten, utöver vad som anges i andra stycket, underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom EES samt Europeiska gemenskapernas kommission om skälen för beslutet.

17 §

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

Om tillverkningen upphör, *om tillverkaren beslutar att återkalla fordon som sålts, registrerats eller tagits i bruk, eller om uppgifterna i det tekniska underlaget eller informationsdokumentet ändras, ska* tillverkaren anmäla detta till godkännandemyndigheten.

Tillverkaren ska även anmäla till godkännandemyndigheten om ett EG-typgodkännande upphör att gälla enligt 2 kap. 5 a § fordonslagen (2002:574).

18 §

Efter en anmälan om ändring enligt 17 § *skall* godkännandemyndigheten underrätta tillverkaren om de åtgärder som *ändringen* föranleder. Myndigheten kan då

Efter en anmälan om *återkallelse*, ändring eller *upphörande* enligt 17 § *ska* godkännandemyndigheten underrätta tillverkaren om de åtgärder som *detta* föranleder.

besluta om ny kontroll eller provning.

Myndigheten kan då besluta om ny kontroll eller provning.

Godkännandemyndigheten ska underrätta var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ett EG-typgodkännande upphör att gälla.

21 §

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

Godkännandemyndigheten får i fråga om fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG medge undantag från ett eller flera av kraven i ett eller flera av särdirektiven för fordon som tillverkas i små serier.

22 §

När ett typgodkännande har meddelats med stöd av 21 § ska godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till typgodkännandemyndigheterna i de stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som tillverkaren har angett.

När en typgodkännandemyndighet i en annan stat inom EES har fattat ett beslut i fråga om ett svenskt typgodkännande som har meddelats med stöd av

21 §, ska godkännandemyndigheten sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

23 §

Godkännandemyndigheten ska årligen till Europeiska gemenskapernas kommission överlämna en lista över sådana godkännanden som har meddelats med stöd av 21 §.

Utländska typgodkännanden

24 §

Om en kopia av ett typgodkännandeintyg för fordon i små serier som har utfärdats med stöd av direktiv 70/156/EEG eller 2003/37/EG översänds till godkännandemyndigheten från en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska godkännandemyndigheten besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

På begäran av tillverkaren eller fordonsägaren ska god-

kännandemyndigheten besluta om ett särskilt EG-typgodkännande som en godkännandemyndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har meddelat i avvaktan på tillstånd från Europeiska gemenskapernas kommission att få meddela EG-typgodkännande med utnyttjande av teknik eller principer som är oförenliga med bestämmelserna i en eller flera rättsakter, ska gälla i Sverige eller inte.

4 kap.

1 §

Ett ECE-typgodkännande *skall* meddelas för en typ av system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i ett sådant reglemente som av Sverige har antagits som bilaga till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgod-

Ett ECE-typgodkännande *ska* meddelas för en typ av system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i ett sådant reglemente som av Sverige har antagits som bilaga till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgod-

kännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

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

kännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

Ett typgodkännande får meddelas på grundval av provning som har utförts av *en teknisk tjänst* i enlighet med det tillämpliga reglementet.

5 kap.

1 §

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

Ett nationellt typgodkännande *ska* meddelas för en typ av fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning samt de krav som avses i 7 §. Ett typgodkännande får meddelas på grundval av provning som avses i 5–7 §§. Bestämmelserna i detta kapitel gäller på motsvarande sätt i den utsträckning som Vägverket föreskriver det i fråga om system, komponenter och separata tekniska enheter.

1 a §

Förfarandet med nationellt typgodkännande tillämpas för
1. EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som

a) tillverkas i små serier,
eller

b) är avsedda för export
utanför Europeiska ekonomiska
samarbetsområdet, samt

2. terrängvagnar och motor-
redskap.

3 a §

När ett nationellt typgodkännande har meddelats med stöd av 1 a § 1 a ska Vägverket, på begäran av tillverkaren, sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som tillverkaren har angett.

När en godkännandemyndighet i en annan stat inom EES har fattat ett beslut i fråga om ett svenskt nationellt typgodkännande, ska Vägverket sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

7 §¹⁵

Vid provningen skall besiktningsoorganet även kontrollera om fordonet uppfyller tillämpliga krav i

Vid provningen ska besiktningsoorganet även kontrollera om fordonet uppfyller tillämpliga krav i

¹⁵ Senaste lydelse 2003:209.

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

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

3. förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, och

4. förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar.

1. förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon såvitt avser andra fordon än motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, lätta terrängvagnar, *lätta bussar samt släpvagnar* med en totalvikt av högst 3,5 ton,

om brandfarliga och explosiva

3. förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner,

4. förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, och

5. förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar.

8 §¹⁶

Den som innehar ett nationellt typgodkännande får för ett nytt fordon utfärda intyg om att fordonet överensstämmer med en typ av fordon som har godkänts (typintyg).

Typintyg får dock inte utfärdas för

1. ett fordon som tidigare har tagits upp i typintyg eller godkänts vid en registreringsbesiktning, eller

2. ett fordon som, på grund av att nya eller ändrade

Typintyg får dock inte utfärdas för ett fordon som

tidigare har tagits upp i typintyg eller godkänts vid en registreringsbesiktning.

¹⁶ Senaste lydelse 2006:910.

bestämmelser om fordonets beskaffenhet eller utrustning har trätt i kraft efter det att ett nationellt typgodkännande meddelats, inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning.

Ett typintyg som utfärdats innan ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet eller utrustning trätt i kraft är efter ikraftträdandet inte längre giltigt. Vägverket får dock efter ansökan från den som har utfärdat typintyget medge att intyget skall vara giltigt under ytterligare högst tolv månader.

Utländska typgodkännanden

12 §

Om en kopia av ett nationellt typgodkännande av fordon i små serier som har utfärdats med stöd av direktiv 2002/24/EG eller 2007/46/EG översänds till Vägverket från en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska Vägverket besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Vägverket ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt

vilka fordonet godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

5 a kap. Enskilt godkännande

Inledande bestämmelser

1 §

Ett enskilt godkännande ska meddelas för ett nytt fordon som uppfyller

1. de tillämpliga kraven i direktiv 2007/46/EG och i rättsakter som har meddelats med stöd av detta direktiv eller

2. föreskrivna alternativa krav.

Ett enskilt godkännande får även meddelas för ett fordon som inte uppfyller de krav som anges i första stycket, om det finns godtagbara skäl.

Ett enskilt godkännande får meddelas på grundval av provning som avses i 7–9 §§.

2 §

Förfarandet med enskilt godkännande tillämpas för EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon.

3 §

Utöver vad som anges i 2 § kan förfarandet med enskilt godkännande även tillämpas för

1. andra fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

2. andra fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten, samt

3. mobila maskiner.

Godkännande enligt denna paragraf påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner och om ändring av direktiv 95/16/EG.

4 §

Förfarandet med enskilt godkännande kan tillämpas på ett enskilt fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvis EG-typgodkännande. Förfarandet får dock inte ersätta någon mellanliggande etapp i det normala förfarandet för ett etappvis typgodkännande och får inte tillämpas för godkännande

*av den första tillverknings-
etappen för ett fordon.*

Godkännandemyndighet

5 §

*Enskilt godkännande av
fordon meddelas för Sveriges del
av Vägverket*

Ansökan

6 §

*Frågor om enskilt god-
kännande prövas efter ansökan
av tillverkaren, av fordonets
ägare eller av en person som
agerar för någon av dessa
personers räkning, förutsatt att
sistnämnda person är etablerad
inom Europeiska ekonomiska
samarbetsområdet.*

Provning

7 §

*Provning utförs av ett
besiktningsorgan för det
kontrollområde som avses i
4 kap. 2 § fordonslagen
(2002:574).*

*Ansökan om enskilt god-
kännande ska ha lämnats in
innan provningen utförs. Andra
fordon än sådana som har till-
verkats i Sverige av en yrkes-*

mässig fordonstillverkare eller har importerats i Sverige av en registrerad importör ska även ha godkänts vid en ursprungskontroll enligt 6 kap. 5 och 6 §§ förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

8 §

Vid provningen ska besiktningsorganet kontrollera om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

9 §

Utöver vad som anges i 8 § ska besiktningsorganet lämna det underlag som behövs för att de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret ska kunna fastställas.

Intyg om enskilt godkännande

10 §

Om en ansökan om enskilt godkännande beviljas ska godkännandemyndigheten på begäran av sökanden utfärda ett intyg om enskilt godkännande.

Utländska enskilda godkännanden

11 §

På begäran av en tillverkare eller en fordonsägare ska godkännandemyndigheten besluta om ett enskilt godkännande som har meddelats i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

6 kap.

3 §

Om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert *skall* kunna identifieras och beskrivas i de avseenden som följer av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister får Vägverket förelägga fordonsägaren att inom viss tid låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning.

Om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert *ska* kunna identifieras och beskrivas i de avseenden som följer av förordningen (2001:650) om vägtrafikregister får Vägverket förelägga fordonsägaren att inom viss tid låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. *Vägverket får i föreläggandet ange vilka uppgifter som saknas.*

I fråga om fordon som har tagits i bruk inträder körförbud om föreläggandet inte följs.

6 §¹⁷

I fråga om nya *personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer*, som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg, ska besiktningen omfatta endast vad som anges i 2 kap. 6 § 1 och 3 fordonslagen (2002:574).

I fråga om fordon som enligt 2 kap. 6 § ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, ska besiktningen omfatta endast vad som anges i 2 kap. 6 § 1 och 3 fordonslagen (2002:574).

7 a §

Om Vägverket i ett föreläggande enligt 3 § har angett vilka uppgifter om fordonet som saknas, ska registreringsbesiktningen begränsas till att fastställa dessa uppgifter.

8 §¹⁸

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

1. förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon såvitt

Ett fordon som inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande får godkännas endast om det uppfyller tillämpliga krav i

1. förordningen (1986:683) om förbud mot asbesthaltiga friktionsbelägg i fordon såvitt

¹⁷ Senaste lydelse 2007:746.

¹⁸ Senaste lydelse 2003:209.

gäller andra fordon än mopeder klass I, motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, bussar och släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängkotrar och lätta terrängvagnar,

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

3. förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, och

4. förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar.

gäller andra fordon än mopeder klass I, motorcyklar, personbilar, lätta lastbilar, lätta bussar, släpvagnar med en totalvikt av högst 3,5 ton, terrängkotrar och lätta terrängvagnar,

om brandfarliga och explosiva

3. förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner,

4. förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, och

5. förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar.

10 §

Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktigades eller när typintyget eller intyget om överensstämmelse utfärdades eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, skall ägaren låta fordonet genomgå en

Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning, tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse eller har meddelats ett enskilt godkännande och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktigades eller när typintyget, intyget om överensstämmelse eller intyget om enskilt godkännande utfärdades eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess

registreringsbesiktning. Detta *skall* ske inom en månad från det att ändringen gjordes eller, om fordonet är avställt, inom en vecka efter det att avställningen upphörde. Om fordonet inom angiven tid anmäls för avregistrering behöver dock ingen besiktning ske.

beskattningsförhållande påverkas, *ska* ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. Detta *ska* ske inom en månad från det att ändringen gjordes eller, om fordonet är avställt, inom en vecka efter det att avställningen upphörde. Om fordonet inom angiven tid anmäls för avregistrering behöver dock ingen besiktning ske.

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

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

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

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

9 kap.

4 §

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

Bilar och bildragna släpvagnar med en totalvikt över 3,5 ton *ska* kontrollbesiktigas

– första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

– därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

I fråga om lastbilar som är inrättade som mobilkranar gäller 6 § i stället för vad som anges i första stycket.

6 §

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

Motorredskap klass I, lastbilar som är inrättade som mobilkranar samt släpvagnar som dras av sådana fordon *ska* kontrollbesiktigas

– första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk, och

– därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes.

11 kap.

1 §

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ämnar oriktig uppgift

1. i en ansökan om typgodkännande,

1. i en ansökan om typgodkännande *eller enskilt godkännande,*

2. i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg,

3. i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning enligt 3 kap. 16 § eller 4 kap. 4 §,

4. i samband med registreringsbesiktning eller mopedbesiktning.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om den oriktiga uppgiften saknat betydelse för frågan om typgodkännande eller godkännande vid besiktningen eller om uppgiften i övrigt inte varit ägnad att vilseleda.

*Beslut genom automatiserad
behandling av uppgifter*

9 a §

*Beslut i fråga om enskilt
godkännande av fordon får
fattas genom automatiserad
behandling av uppgifter.*

Omprövning av beslut

9 b §

*Vägverket får efter ompröv-
ning ändra ett beslut som avses i
9 a §. En begäran om ompröv-
ning ska göras skriftligen, och
ska ha kommit in till Vägverket
inom ett år från dagen för
beslutet. Ett beslut som avses i
9 a § får också omprövas på
initiativ av Vägverket inom två
månader från dagen för beslutet.*

10 §

I 5 kap. 4–6 §§ fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om överklagande.

*Ett beslut som avses i 9 a §
får inte överklagas innan det har
omprövats enligt 9 b §. Ett
överklagande av ett sådant
beslut innan det har omprövats
ska anses som en begäran om
omprövning enligt nämnda
bestämmelse.*

11 §¹⁹

Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,
2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,

3. om omfattningen av den kontroll av polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574),

4. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorganen, och

5. i övrigt för verkställigheten av fordonslagen och av denna förordning.

4. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorganen,

5. om tillsyn,

6. om skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information enligt 2 kap. 4 § 6 och 9 fordonslagen, och

7. i övrigt för verkställigheten av fordonslagen och av denna förordning.

Verket får vidare föreskriva att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av verket eller någon annan myndighet.

Verket får vidare meddela föreskrifter om att förfarandet med nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får tillämpas även för andra fordon än sådana som anges i 5 kap. 1 a §.

17 §²⁰

Vägverket skall som godkännandemyndighet enligt 3 och 4 kap. fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv, avtal

Vägverket ska som godkännandemyndighet enligt 3 och 4 kap. fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv, avtal

¹⁹ Senaste lydelse 2006:22.

²⁰ Senaste lydelse 2004:679.

om ömsesidigt erkännande och reglementen samt får meddela föreskrifter för verkställigheten av direktiven och avtalen.

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

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

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

om ömsesidigt erkännande och reglementen samt får meddela föreskrifter för verkställigheten av direktiven och avtalen.

I fråga om utseende och anmälan av *provningsorgan* (teknisk tjänst) enligt 3 och 4 kap. gäller dock vad som anges i förordningen (XXX:XXX) om anmälan av tekniska tjänster.

Tillsyn

19 §

Tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen (2002:574), utöver vad som anges i 5 kap. 8 § i den lagen, och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av Vägverket.

Denna förordning träder i kraft den 29 april 2009.

2.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Härmed föreskrivs att 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

Definitionerna med den betydelse som anges nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Cykelöverfart	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad
Färdled	En sådan led eller plats i terrängen som allmänt används för samfärdsel men inte är en väg
Vägren	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon,

¹ Senaste lydelse 2007:220.

	dock inte körbana eller cykelbana
Yrkesmässig fordonstillverkare	En fordonstillverkare som innehar ett <i>nationellt</i> typgodkännande för fordon
Ändamålsplats	En plats som är avsedd för en viss trafikantgrupp, en viss verksamhet eller ett visst ändamål

Föreslagen lydelse

2 §

Definitionerna med den betydelse som anges nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Cykelöverfart	En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelöverfart är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad
<i>EG-motorfordon</i>	<i>Ett fordon som är avsett att användas på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte,</i>

	<i>som har minst fyra hjul och som är konstruerat för en maximihastighet över 25 kilometer i timmen. Dock undantags spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer, mopeder, motorcyklar och motorredskap.</i>
Färdled	En sådan led eller plats i terrängen som allmänt används för samfärdsel men inte är en väg
Vägren	En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana
Yrkesmässig fordonstillverkare	En fordonstillverkare som innehar ett typgodkännande för fordon
Ändamålsplats	En plats som är avsedd för en viss trafikantgrupp, en viss verksamhet eller ett visst ändamål

Denna förordning träder i kraft den 29 april 2009.

2.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härmed föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

dels att 1 kap. 4 §, 6 kap. 4 och 7 §§, 8 kap. 15 §, 19 kap. 1 och 2 §§ samt 20 kap. 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas fyra nya paragrafer, 6 kap. 7 a och 7 b §§ samt 20 kap. 3 a och 3 b §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §

De begrepp som används i denna förordning har den betydelse som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

I denna förordning har begreppet nytt fordon samma betydelse som i 1 kap. 4 § fordonsförordningen (2002:925). I övrigt har de begrepp som används i denna förordning den betydelse som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

6 kap.

4 §²

För andra fordon än sådana som anges i 2 § prövas frågor om registrering efter anmälan

För andra fordon än sådana som anges i 2 § prövas frågor om registrering efter anmälan

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 2007:745.

från ett besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning. Enligt 6 kap. 2 § fordonsförordningen (2002:925) ska fordonet ha godkänts vid en ursprungskontroll innan det registreringsbesiktigas.

från ett besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning *eller meddelats ett enskilt godkännande*. Enligt 6 kap. 2 § fordonsförordningen (2002:925) ska fordonet ha godkänts vid en ursprungskontroll innan det registreringsbesiktigas.

Till en anmälan ska besiktningsorganet bifoga de uppgifter som Vägverket föreskriver.

7 §³

När sådana uppgifter har lämnats som sägs i 3 § första stycket 1 och 2 eller 4 § andra stycket ska fordonet registreras. *Registrering får dock vägras om fordonet är efterlyst. Registrering får också vägras för fordon som avses i 4 § om det efter godkänd ursprungskontroll framkommit uppgifter som, om de hade förelegat tidigare, skulle ha medfört att fordonet underkänts vid kontrollen.*

Personbilar som omfattas av artikel 7 i rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motor-

När sådana uppgifter har lämnats som sägs i 3 § första stycket 1 och 2 eller 4 § andra stycket ska fordonet registreras. *Registrering får dock vägras om*

1. *fordonet är efterlyst,*
2. *det efter godkänd ursprungskontroll av ett fordon som avses i 4 § har framkommit uppgifter som, om de hade förelegat tidigare, skulle ha medfört att fordonet underkänts vid kontrollen,*

3. *det beträffande ett fordon som inte har godkänts vid en registreringsbesiktning framgår att sådana förhållanden som anges i 2 kap. 6 § andra stycket*

³ Senaste lydelse 2007:745. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket upphävs.

fordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, och traktorer som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragmaskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG, får dock registreras endast om ett intyg om överensstämmelse lämnas. Detsamma gäller fordon som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Om avställning av fordon vid registreringen finns bestämmelser i 8 kap. 1 §.

fordonsförordningen föreligger, och det inte framgår att fordonet uppfyller de krav som gäller i Sverige, eller

4. fordonet begärs registrerat med stöd av ett typgodkännande för fordon i små serier och antalet fordon som har registrerats under året med stöd av detta redan uppgår till det maximalt tillåtna antalet.

7 a §

Nya EG-motorfordon och nya släpvagnar till sådana fordon får registreras endast om de omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Bestämmelsen i första stycket gäller inte

1. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

2. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten,

3. fordon som uteslutande är avsedda för tävling på väg,

4. prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar, under förutsättning att de särskilt har konstruerats och tillverkats för detta ändamål,

5. fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande enligt 3 kap. 10 a eller 10 b § fordonsförordningen, eller av ett godkännande som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 24 § andra stycket samma förordning har beslutat ska gälla i Sverige, och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla, eller

6. fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Ett nationellt typgodkännande som har meddelats med stöd av 5 kap. 1 a § 1 b ska inte anses som ett i Sverige giltigt typgodkännande vid tillämpningen av denna paragraf.

7 b §

Bestämmelsen i 7 a § gäller inte vid tillfällig registrering av fordon enligt 23 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

8 kap.

15 §⁴

Ett fordon som omfattas av typgodkännande enligt något av följande direktiv

a) 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 2006/28/EG,

b) rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer

Ett fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande och som har registrerats med stöd av ett intyg om överensstämmelse får ställas på första gången endast om intyget fortfarande är giltigt. Detsamma gäller ett fordon som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

⁴ Senaste lydelse 2006:438.

med hjul, senast ändrat genom rådets förordning (EG) nr 807/2003, eller

c) 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 kommissionens direktiv 2005/30/EG,

d) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/67/EG,

och som har registrerats med stöd av ett intyg om överensstämmelse får ställas på första gången endast om intyget fortfarande är giltigt. Det samma gäller ett fordon som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte fordon som omfattas av ett särskilt godkännande enligt 3 kap. 10 a § eller 10 b §, eller av ett godkännande som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 24 § andra stycket samma förordning har beslutat ska gälla i Sverige, och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla.

19 kap.

1 §

I 34 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister finns bestämmelser om överklagande av beslut enligt denna förordning.

Följande beslut får dock inte överklagas:

1. utformningen av registreringsskyltar som *skall* tillhandahållas för ett visst fordon,

2. en polismyndighets ställningstagande som rör provisoriska registreringsskyltar,

3. utformningen av skyltar för beskickningsfordon,

4. utformningen av personliga fordonsskyltar,

5. tilldelningen av registreringsnummer och av särskild teckenkombination för personliga fordonsskyltar, *och*

6. registreringen av uppgifter enligt 2 kap.

Ett beslut som avses i 18 kap. 5 § får inte överklagas innan det har omprövats enligt 18 kap. 6 §. Ett överklagande

1. utformningen av registreringsskyltar som *ska* tillhandahållas för ett visst fordon,

5. tilldelningen av registreringsnummer och av särskild teckenkombination för personliga fordonsskyltar,

6. registreringen av uppgifter enligt 2 kap, *och*

7. *Vägverkets beslut enligt 20 kap. 3 a §.*

Ett beslut som avses i 18 kap. 5 § får inte överklagas

av ett sådant beslut innan det har omprövats *skall* anses som en begäran om omprövning enligt nämnda bestämmelse. innan det har omprövats enligt 18 kap. 6 §. Ett överklagande av ett sådant beslut innan det har omprövats *ska* anses som en begäran om omprövning enligt nämnda bestämmelse.

Vägverkets beslut enligt 20 kap. 2, 4 eller 4 a § får överklagas hos regeringen. 2 §⁵ Vägverkets beslut enligt 20 kap. 2 § får överklagas hos regeringen.

20 kap.

3 a §

Vägverket får medge undantag från bestämmelserna i 6 kap. 7 a samt 8 kap. 15 och 16 §§ för typgodkända fordon i slutserier.

3 b §

I 4 § förordningen (XXX:XXX) om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m. finns bestämmelser om att Vägverket får besluta att en viss fordonstyp inte får registreras.

Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge att bestämmelserna i denna förordning om registrerade Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge att bestämmelserna i denna förordning om registrerade 4 §⁶

⁵ Senaste lydelse 2005:1229.

⁶ Senaste lydelse 2002:945.

importörer *skall* gälla även andra som bedriver yrkesmässig import av fordon. Beslut i sådana ärenden fattas efter samråd med Tullverket.

Vägverket får också föreskriva eller i enskilda fall medge att

1. bestämmelserna i denna förordning om yrkesmässiga fordonstillverkare *skall* gälla även andra än dem som innehar ett *nationellt* typgodkännande för fordon, eller

2. att ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 6 kap. 9 § får antecknas som utryckningsfordon i vägtrafikregistret.

Undantag som avses i andra stycket 2 får föreskrivas eller medges endast om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Vägverket får besluta om anslutning till vägtrafikregistret för direktåtkomst eller direktanmälan och meddela de villkor härom som behövs.

importörer *ska* gälla även andra som bedriver yrkesmässig import av fordon. Beslut i sådana ärenden fattas efter samråd med Tullverket.

Vägverket får också föreskriva eller i enskilda fall medge att

1. bestämmelserna i denna förordning om yrkesmässiga fordonstillverkare *ska* gälla även andra än dem som innehar ett typgodkännande för fordon, eller

2. att ett annat motorfordon än ett sådant som avses i 6 kap. 9 § får antecknas som utryckningsfordon i vägtrafikregistret.

Undantag som avses i andra stycket 2 får föreskrivas eller medges endast om det finns särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Vägverket får besluta om anslutning till vägtrafikregistret för direktåtkomst eller direktanmälan och meddela de villkor härom som behövs.

Denna förordning träder i kraft den 2 maj 2011 såvitt avser 6 kap. 7 a §, och i övrigt den 29 april 2009.

2.11 Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

Regeringen föreskriver¹ i fråga om militära vägtrafikkungörelsen (1974:97),

dels att 34 § ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas en ny paragraf, 34 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §²

Fordon som avses i 24 § får registreras i det militära fordonsregistret om det godkänts vid besiktning och därefter inte underkastats väsentlig förändring.

Annat fordon än som avses i 24 § får registreras i det militära fordonsregistret endast om det godkänts vid registreringsbesiktning eller tagits upp i typintyg och fordonet därefter inte undergått sådan ändring som avses i 6 kap. 10 § första stycket fordonsförordningen (2002:925). Detsamma gäller ett sådant fordon som avses i 2 kap. 6 § fordonsförordningen.

Nya EG-motorfordon och nya släpvagnar till sådana fordon, som inte är sådana som avses i 24 §, får registreras endast om de omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Andra fordon än sådana som anges i första och andra stycket får registreras i det militära fordonsregistret endast om det godkänts vid registreringsbesikt-

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 2002:928.

ning eller tagits upp i typintyg och fordonet därefter inte undergått sådan ändring som avses i 6 kap. 10 § första stycket fordonsförordningen (2002:925). Detsamma gäller ett sådant fordon som avses i 2 kap. 6 § fordonsförordningen.

34 a §

Bestämmelsen i 34 § andra stycket gäller inte för fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret.

Denna förordning träder i kraft den 2 maj 2011.

2.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening

Regeringen föreskriver¹ att 2 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och bilaga 1 till förordningen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

I denna förordning avses med

direktiv 70/156/EEG: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, *senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG,*

direktiv 70/220/EEG: rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, *senast ändrat genom kommissionens*

direktiv 70/156/EEG: 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,*

direktiv 70/220/EEG: rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁵, *upphävt genom Europaparlamentets och*

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 2007:125.

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 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

direktiv 2003/76/EG, rådets förordning (EG) nr 715/2007⁶,

direktiv 72/306/EEG: rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/21/EG, rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet⁸, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003⁹,

direktiv 97/24/EG: Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon¹⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/72/EG¹¹,

⁶ EUT L 171, 29.6.2007, s. (Celex 32007R0715).

⁷ EGT L 190, 20.8.1972, s. 1 (Celex 31972L0306).

⁸ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1 (Celex 31996L0096).

⁹ EUT L 284, 31.10.2003, s. 1 (Celex 32003R1882).

¹⁰ EGT L 226, 18.8.1997, s. 1 (Celex 31997L0024).

¹¹ EUT L 227, 19.8.2006, s. 43 (Celex 32006L0072).

direktiv 98/69/EG:
Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG,

direktiv 98/77/EG:
kommissionens direktiv 98/77/EG av den 2 oktober 1998 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG,

direktiv 98/69/EG:
Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG¹², *upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007,*

direktiv 98/77/EG:
kommissionens direktiv 98/77/EG av den 2 oktober 1998 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG¹³, *upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007,*

direktiv 2000/30/EG: Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen¹⁴, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/26/EG¹⁵,

direktiv 2001/1/EG:
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/1/EG av den 22 januari 2001 om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon,

direktiv 2001/1/EG:
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/1/EG av den 22 januari 2001 om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon¹⁶, *upphävt genom*

¹² EGT L 350, 28.12.1998, s. 1 (Celex 31998L0069).

¹³ EGT L 286, 23.10.1998, s. 34 (Celex 31998L0077).

¹⁴ EGT L 203, 10.8.2000, s. 1 (Celex 32000L0030).

¹⁵ EUT L 90, 8.4.2003, s. 37 (Celex 32003L0026).

¹⁶ EGT L 35, 6.2.2001, s. 34 (Celex 32001L0001).

	<i>Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007,</i>
<u>direktiv 2002/24/EG:</u>	<u>direktiv 2002/24/EG:</u>
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 <i>kommissionens direktiv</i> 2005/30/EG,	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 ¹⁷ , senast ändrat genom <i>rådets direktiv</i> 2006/96/EG ¹⁸ ,
<u>direktiv 2002/51/EG:</u>	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/51/EG av den 19 juli 2002 om minskning av de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon och om ändring av direktiv 97/24/EG ¹⁹ ,	
<u>direktiv 2002/80/EG:</u>	<u>direktiv 2002/80/EG:</u>
kommissionens direktiv 2002/80/EG av den 3 oktober 2002 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon,	kommissionens direktiv 2002/80/EG av den 3 oktober 2002 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon ²⁰ , <i>upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007,</i>
<u>direktiv 2005/55/EG:</u>	<u>direktiv 2005/55/EG:</u>
Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikel-	Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas

¹⁷ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

¹⁸ EUT L 363, 20.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

¹⁹ EGT L 252, 20.9.2002, s. 20 (Celex 32002L0051).

²⁰ EGT L 291, 28.10.2002, s. 20 (Celex 32002L0080).

formiga föroreningar från motorer med kompressions-tändning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon, *senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG,*

lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikel-formiga föroreningar från motorer med kompressions-tändning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon²¹, *upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007, direktiv 2007/46/EG: Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/46/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,*

personbilar: lätta bilar som är inrättade huvudsakligen för befordran av personer, dock högst förare och åtta passagerare, samt med en totalvikt av högst 2 500 kg,

originalkatalysator: en katalysator eller en katalysatorutrustning som täcks av det typgodkännande som följde med fordonet och vars typ anges i punkt 1.10 i tillägget till bilaga 10 till direktiv 70/220/EEG eller anges i kapitel 5, bilaga VI punkt 5, i direktiv 97/24/EG,

²¹ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1 (Celex 32005L0055).

<p><i>ersättningskatalysator</i>: en katalysator eller en katalysatorutrustning som är avsedd att ersätta en originalkatalysator på ett fordon i enlighet med direktiv 70/220/EEG eller kapitel 5 i direktiv 97/24/EG och som kan godkännas som en separat teknisk enhet enligt artikel 4.1 d i direktiv 70/156/EEG eller artikel 2.5 i direktiv 2002/24/EG,</p>	<p><i>ersättningskatalysator</i>: en katalysator eller en katalysatorutrustning som är avsedd att ersätta en originalkatalysator på ett fordon i enlighet med direktiv 70/220/EEG eller kapitel 5 i direktiv 97/24/EG och som kan godkännas eller vara godkänd som en separat teknisk enhet enligt artikel 4.1 d i direktiv 70/156/EEG, artikel 2.5 i direktiv 2002/24/EG eller artikel 10.2 i direktiv 2007/46/EG,</p>
--	---

dieselmotor (dieselmotordrift): motor som fungerar enligt kompressionständningsprincipen,

I övrigt har de beteckningar som används i denna förordning samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Nuvarande lydelse

Bilaga 1¹

Avgasreningskrav enligt 4 § första stycket första meningen förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening

I denna bilaga avses med steg den kravnivå som vid aktuell tidpunkt för angiven fordonskategori. För t.ex. personbilar i avsnitt

¹ Senaste lydelse 2007:125.

1.1.1 som i tabellen för tidpunkter anges för steg 3 läsas tillsammans i tabellen för gränsvärden anges för steg 3.

A Bilar

1 Föreningar i avgaserna och utsläpp av bränsleångor

1.1 Tidpunkter och gränsvärden vid bensin- och dieselmotordrift m.m.

För att kraven i 3 och 4 §§ förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening *skall* anses uppfyllda krävs det att bilen vid typgodkännande, registrering, försäljning eller ibruktagande från nedan angivna tidpunkter uppfyller angivna kravnivåer enligt de inom Europeiska gemenskaperna beslutade direktiven.

1.1.1 Lätta bilar (se SFS 2003:872)

Tidpunkter

Vid nya typgodkännanden från och med den 1 juli 2003 tillämpas bestämmelserna i direktiv 2002/80/EG. Bestämmelserna om ibruktagande i direktiv 2002/80/EG tillämpas från och med den 1 januari 2006 för personbilar och lätta lastfordon med en referensvikt om högst 1 305 kg samt från och med den 1 januari 2007 för bilar med en referensvikt över 2 500 kg och för lastfordon med en referensvikt över 1 305 kg. Vid äldre typgodkännanden och ibruktaganden tillämpas bestämmelserna i direktiv 98/69/EG med de tidpunkter som anges i nedanstående tabell.

For- dons- kate- gori	Refe- rens- vikt RV (kg)	Steg	Direktiv 70/220/EEG i dess lydelse enligt direk- tiv	Godkän- nande- förbud ^{a)}	Ibrukta- gandeför- bud ^{b)}
--------------------------------	--------------------------------------	------	--	---	--

^{a)} Typgodkännande får inte längre meddelas om inte avgaskraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening.

^{b)} Registrering, försäljning och ibruktagande av bilar får inte längre ske om inte kraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Från och med den 1 oktober 1999 gäller ett generellt ibruktagandeförbud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av sådana fordon som drivs med motorgas eller naturgas eller har en utrustning för alternativ drift med bensin och motorgas eller bensin och naturgas, om fordonet inte uppfyller de kravnivåer som anges i direktiv 70/220/EEG.

1.1.2 Tunga bilar (se SFS 2007:125)

Tidpunkter

Motorspecifikation	Direktiv 2005/55/EG	Godkän- nande- förbud ^{a)}	Ibrukta- gandeför- bud ^{b)}
--------------------	------------------------	---	--

^{a)} Typgodkännande får inte längre meddelas om inte avgaskraven för aktuell kravnivå är uppfyllda.

^{b)} Registrering, försäljning och ibruktagande av bilar får inte längre ske om inte kraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv

70/156/EEG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1086) om motorfordons avgasrening.

Föreslagen lydelse

Bilaga 1¹

Avgasreningskrav enligt 4 § första stycket första meningen förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening

I denna bilaga avses med steg den kravnivå som vid aktuell tidpunkt för angiven fordonskategori. För t.ex. personbilar i avsnitt 1.1.1 som i tabellen för tidpunkter anges för steg 3 läsas tillsammans i tabellen för gränsvärden anges för steg 3.

A Bilar

1 Föroreningar i avgaserna och utsläpp av bränsleångor

1.1 Tidpunkter och gränsvärden vid bensin- och dieselmotordrift m.m.

För att kraven i 3 och 4 §§ förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening ska anses uppfylla krävs det att bilen vid typgodkännande, registrering, försäljning eller ibruktagande från nedan angivna tidpunkter uppfyller angivna kravnivåer enligt de inom Europeiska gemenskaperna beslutade direktiven.

1.1.1 Lätta bilar (se SFS 2003:872)

Tidpunkter

Vid nya typgodkännanden från och med den 1 juli 2003 tillämpas bestämmelserna i direktiv 2002/80/EG. Bestämmelserna om

¹ Senaste lydelse 2007:125.

ibruktagande i direktiv 2002/80/EG tillämpas från och med den 1 januari 2006 för personbilar och lätta lastfordon med en referensvikt om högst 1 305 kg samt från och med den 1 januari 2007 för bilar med en referensvikt över 2 500 kg och för lastfordon med en referensvikt över 1 305 kg. Vid äldre typgodkännanden och ibruktaganden tillämpas bestämmelserna i direktiv 98/69/EG med de tidpunkter som anges i nedanstående tabell.

For- dons- kate- gori	Refe- rens- vikt RV (kg)	Steg	Direktiv 70/220/EEG i dess lydelse enligt direk- tiv	Godkän- nande- förbud ^{a)}	Ibrukta- gandeför- bud ^{b)}
--------------------------------	--------------------------------------	------	--	---	--

^{a)} Typgodkännande får inte längre meddelas om inte avgaskraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv 2007/46/EG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening.

^{b)} Registrering, försäljning och ibruktagande av bilar får inte längre ske om inte kraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv 2007/46/EG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Från och med den 1 oktober 1999 gäller ett generellt ibruktagandeförbud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av sådana fordon som drivs med motorgas eller naturgas eller har en utrustning för alternativ drift med bensin och motorgas eller bensin och naturgas, om fordonet inte uppfyller de kravnivåer som anges i direktiv 70/220/EEG.

1.1.2 Tunga bilar (se SFS 2007:125)Tidpunkter

Motorspecifikation	Direktiv 2005/55/EG	Godkän- nande- förbud ^{a)}	Ibrukta- gandeför bud ^{b)}
--------------------	------------------------	---	---

^{a)} Typgodkännande får inte längre meddelas om inte avgaskraven för aktuell kravnivå är uppfyllda.

^{b)} Registrering, försäljning och ibruktagande av bilar får inte längre ske om inte kraven i angivet direktiv är uppfyllda, såvida inte undantag medgivits med stöd av bestämmelserna i direktiv 2007/46/EG eller med stöd av 13 § förordningen (2001:1086) om motorfordons avgasrening.

Denna förordning träder i kraft den 29 april 2009.

2.13 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:894) om teknisk kontroll

Härmed föreskrivs att det i förordningen (2005:894) om teknisk kontroll ska föras in en ny paragraf, 7 a §, med följande lydelse.

7 a § Bestämmelserna i 2–7 §§ gäller inte om någonting annat föreskrivs i någon annan förordning.

Denna förordning träder i kraft den 29 april 2009.

3 Gällande rätt

3.1 EG:s regelverk

3.1.1 Den inre marknaden för varor

Förbud mot kvantitativa restriktioner

De övergripande målen för Europeiska gemenskapen formuleras i artikel 2 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och innefattar bl.a. upprättandet av en gemensam marknad. Enligt artikel 3 ska gemenskapens verksamhet, för att uppnå målen, på de villkor och i den takt som anges i fördraget innefatta bl.a. en inre marknad som kännetecknas av att hindren för fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital avskaffas mellan medlemsstaterna.

Varors fria rörlighet mellan medlemsstaterna möjliggörs genom bildandet av en tullunion och förbud mot kvantitativa restriktioner. Artikel 28 förbjuder kvantitativa handelshinder och åtgärder med motsvarande verkan. En negativ särbehandling kan endast rättfärdigas med hjälp av de undantagsgrunder som nämns i artikel 30. Nationella bestämmelser som grundas på hänsyn till bl.a. allmän ordning eller säkerhet eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv, kan således vara möjliga. Om de nationella åtgärderna visserligen behandlar utländska och inhemska varor lika men ändå är att anse som handelshindrande, strider åtgärderna likväl mot artikel 28, såvida inte medlemsstaten kan åberopa förekomsten av s.k. tvingande hänsyn, dvs. olika undantagsgrundande allmänintressen som framkommit i rättspraxis.

Lagharmonisering

För att det ska kunna råda en fungerande gemensam marknad krävs att skilda nationella regler harmoniseras. Syftet med en lagharmonisering är att anpassa medlemsstaternas nationella regler till den gemensamma marknaden och få dem att fungera i samspel med varandra. Harmonisering är alltså ett medel för förverkligande av den gemensamma marknaden.

Inom ramen för den harmonisering som skett kan nationella bestämmelser ställas upp endast i överensstämmelse med den aktuella rättsakten. Harmoniseringen utsläcker med andra ord i princip möjligheten till avvikande nationella bestämmelser. Vid endast en partiell harmonisering torde dock det som ligger utanför direktivet kunna hänföras till de grundläggande bestämmelserna i artikel 28–30.

Två olika metoder för harmonisering används. Enligt den ena metoden föreskrivs på gemenskapsnivå vilka krav som ska gälla. Enligt den andra, den s.k. new approach-metoden, föreskrivs endast kortfattat de väsentliga kraven, medan det överläts till den europeiska standardiseringen att i frivilliga standarder formulera detaljerna. Produkter som uppfyller sådana standarder förutsätts uppfylla de tvingande väsentliga kraven. Tillverkare kan välja att inte uppfylla en viss standard, men måste då visa på något annat sätt att de tvingande väsentliga kraven uppfylls, exempelvis genom att låta produkten kontrolleras av ett provningsorgan. För fordonslagstiftningen tillämpas den första av ovan beskrivna metoder.

3.1.2 Lagharmoniseringens omfattning på fordonsområdet

De nuvarande ramdirektiven

För att åstadkomma harmonisering av medlemsstaternas nationella lagstiftning finns det på fordonsområdet tre s.k. ram-

direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning beträffande typgodkännande av olika fordonsslag. Dessa är:

- rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon,
- 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, och
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG.

Direktiven, med senare ändringar, är tämligen översiktliga och behandlar endast hur typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter går till. De närmare krav som ska vara uppfyllda för att ett typgodkännande ska kunna meddelas regleras i s.k. särdirektiv och, på senare tid, i förordningar.

Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i ramdirektivet och i de tillämpliga särdirektiven. För personbilar, motorcyklar, mopeder och traktorer kan tillverkaren få ett helfordonsgodkännande, dvs. ett godkännande för en fordonstyp.

Gemensamt för samtliga av de nuvarande ramdirektiven är att de inte ska tillämpas på godkännande av enskilda fordon och att det från respektive direktivs tillämpningsområde undantas vissa slag av fordon (beroende på användningssätt m.m.).

Fordon som är EG-typgodkända och försedda med giltigt intyg om överensstämmelse ska kunna registreras och användas i en medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Detta är systemets grundsats. Ett intyg om

överensstämmelse är en bekräftelse av tillverkaren att fordonet är i överensstämmelse med den godkända typen.

Särdirektiven och förordningarna

Särdirektiven till ramdirektiven – det finns omkring 60 knutna till direktiv 70/156/EEG – är mycket detaljerade och ändras ofta i takt med den tekniska utvecklingen. De är till sin räckvidd i allmänhet formulerade så att de enbart gäller i fråga om typgodkännande. De artiklar som reglerar införandet av direktivet anger vanligtvis följande. Om kraven i direktivet är uppfyllda får, vid en första tidpunkt, varken EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande vägras och det är förbjudet att vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av ett fordon som uppfyller kraven – allt med avseende på den utrustningsdetalj eller motsvarande som regleras i direktivet. Vid en senare tidpunkt får EG-typgodkännande inte meddelas med mindre kraven är uppfyllda, och medlemsstaten får dessutom vägra nationellt typgodkännande. Vissa direktiv går dock längre än så, men med lite olika utsträckning. Ett alternativ är att möjligheten till vägrat nationellt typgodkännande ersätts av ett krav på att sådant typgodkännande ska vägras. En ytterligare nivå är att direktivet reglerar registrering eller ibruktagande av enskilda fordon. Det förekommer då att medlemsstaten får vägra att registrera nya fordon som inte har ett giltigt intyg om överensstämmelse eller förbjuda att fordon tas i bruk första gången. Den yttersta nivån är att medlemsstaterna ska förbjuda registrering av nya fordon som inte uppfyller kraven.

På senare tid har bestämmelser av den här typen alltmer börjat antas i form av förordningar i stället för direktiv.

Det bör understrykas att en kravnivå endast undantagsvis har retroaktiv verkan, dvs. allmänt gäller att ett fordon under sin livstid ska uppfylla de krav mot vilka det en gång i tiden har godkänts för trafik.

Ett nytt ramdirektiv

Den 5 september 2007 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG 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 dessa fordon. Detta nya ramdirektiv, som ersätter direktiv 70/156/EEG, innehåller vissa större förändringar i förhållande till vad som tidigare har gällt.

Hittills har lastbilar, bussar och släpfordon enbart omfattats av vissa av den inre marknads fördelar i form av obligatoriska krav i särdirektiv, t.ex. krav avseende avgaser från tunga fordon, främre underkörningsskydd och bromsar. Nu har tiden ansetts mogen för att gå vidare och utvidga principerna för helfordons-typgodkännande till att även gälla dessa fordonskategorier fullt ut.

Personbilar som byggs i små serier har tidigare inte omfattats av något harmoniserat förfarande för typgodkännande men kommer nu att ingå. Tidigare har ett nationellt typgodkännande, som i princip varit begränsat till den medlemsstat som har beviljat det, kunnat beviljas för fordon som tillverkas i små serier. Detta anses dock strida mot principerna för den inre marknaden. Därför har nu tekniska bestämmelser fastställts som harmoniserar tillämpningen och undantag från särdirektiven. För att undvika att detta förfarande missbrukas, och ersätter det egentliga helbilsgodkännandet, finns strikta begränsningar för antalet fordon i varje typ som kan registreras i medlemsstaterna.

Tills vidare behålls även en nationell småserie för godkännande av ett mindre antal fordon. Godkännandet är begränsat till den egna staten och omfattar i fråga om personbilar högst 75 bilar per år.

Det nya direktivet omfattar också nationella enstycksgodkännanden av fordon. I direktivet anges ramarna för vad som ska krävas för att enskilt godkännande ska kunna meddelas. Genom kommittéförfarande kommer senare en bilaga att utvecklas för att precisera vad som menas med de riktningsgivande artiklarna.

Innan detta har skett är utgångspunkten att bilar som har ett enskilt godkännande endast kan registreras inom den stat som beviljat godkännandet. När bilagan har utvecklats kan bestämmelserna harmoniseras med möjlighet till fri rörlighet även för dessa fordon.

I jämförelse med direktiv 70/156/EEG är det nya ramdirektivet generellt sett utförligare och tydligare i regleringen och innehåller dessutom moment som är helt nya. Exempelvis finns särskilda kapitel om medlemsstaternas och tillverkarens 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.

Medlemsstaterna ska före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä ändringarna i sak i direktivet. Vissa bestämmelser i direktivet börjar dock tillämpas vid olika tidpunkter för olika fordonsslag.

Direktiv 70/156/EEG benämns i det följande ”det gamla ramdirektivet”, medan direktiv 2007/46/EG benämns ”det nya ramdirektivet” eller ”direktivet”.

3.2 FN:s regelverk

3.2.1 FN/ECE-överenskommelsen om fordon

ECE-typgodkännande är en form av typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter till fordon. Liksom EG-typgodkännandet är ECE-typgodkännandet internationellt. Det är dock inte knutet till EU utan till Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE). I överenskommelsen om fordonsregler från Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa av den 20 mars 1958

(SÖ 1959:28) framgår hur enhetliga regler, eller reglementen, för motorfordons konstruktion och utrustning tas fram.

För närvarande finns det 126 reglementen som gäller ECE-typgodkännande av olika fordonsdetaljer. Dessa utarbetas inom FN under ledning av FN/ECE.

1958 års överenskommelse reviderades under 1990-talet, och till följd av detta är numera även EU (EG-kommissionen) avtalspart. Trots detta är det fortfarande medlemsstaternas sak att genomföra de artiklar som gäller förfarandet vid typgodkännande.

Det är inte möjligt att få hela fordon ECE-typgodkända.

Möjligheten till ECE-typgodkännande har betydelse även i förhållande till EG-typgodkännande. Såväl enligt det gamla som det nya ramdirektivet gäller att när det i vissa artiklar i direktivet hänvisas till särdirektiv ska godkännanden enligt vissa uppräknade reglementen som utfärdats av ECE bedömas som likvärdiga med godkännanden som beviljats enligt relevanta särdirektiv. Ett EG-typgodkänt fordon kan alltså innehålla fordonsdetaljer som är ECE-typgodkända.

Inom EG pågår för närvarande ett arbete med att ersätta ett stort antal särdirektiv med motsvarande ECE-reglementen.

3.2.2 FN/ECE-konventionen om vägtrafik

I konventionen om vägtrafik från Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa av den 8 november 1968 (den s.k. Wienkonventionen) fastställs allmänna riktlinjer för fri rörlighet för internationell trafik. I bilaga 5 till konventionen finns vissa tekniska villkor för att motorfordon och släpvagnar till sådana fordon ska få användas på väg.

1971 träffades en överenskommelse om en komplettering av Wienkonventionen.

3.3 Nationella regler

3.3.1 Något om normgivningsmakten

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

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

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

3.3.2 Fordonslagstiftningen

Huvuddragen i fordonslagstiftningen

Fordonslagen innehåller bl.a. bestämmelser om kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Lagen gäller inte fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål, motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, fordon som används utslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, eller lekfordon.

Kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från säkerhets-synpunkt och i övrigt lämpat för trafik får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i 2 kap. i lagen. En form av kontroll är typgodkännande, som meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. En annan kontrollform är registreringsbesiktning, som sker för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. Andra kontrollformer som kan nämnas är lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion. Kontroll som avses i lagen ska, enligt 3 kap. 1 §, anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Fordonslagen innehåller inga materiella bestämmelser om de tekniska krav ett fordon ska uppfylla utan endast ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning. I 2 kap. fordonsförordningen finns vissa grundregler om fordons beskaffenhet och utrustning. Exempelvis får ett fordon normalt endast användas om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpat för trafik. I övrigt ankommer det på Vägverket att meddela sådana föreskrifter. Av störst intresse i detta sammanhang är Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:23) om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:26) om traktorer. Dessa föreskrifter benämns i det följande gemensamt för Vägverkets fordonsföreskrifter.

Typgodkännande

Typgodkännande kan, enligt 2 kap. 2 § fordonslagen, 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. Närmare bestämmelser om typgodkännande finns i 3–5 kap. fordonsförordningen och i Vägverkets fordonsföreskrifter.

I förhållande till EG- respektive ECE-regler är den grundläggande utgångspunkten att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av ett EG- eller ECE-typgodkännande, också anses uppfylla de krav på beskaffenhet och utrustning som finns i fordonsförordningen och i Vägverkets fordonsföreskrifter (2 kap. 6, 7 och 10 §§ fordonsförordningen). Ett nytt EG-typgodkänt fordon ska godkännas och registreras utan någon teknisk kontroll eller prövning, och vad som sägs i de nämnda föreskrifterna saknar

alltså betydelse i det läget. Godkännandemyndigheten, dvs. Vägverket, får dock, enligt 2 kap. 8 § fordonsförordningen, besluta att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG- eller ECE-typgodkänd i en annan stat inte får registreras, säljas eller tas i bruk i Sverige om de allvarligt äventyrar trafiksäkerheten. Detsamma gäller, enligt 2 kap. 11 § fordonsförordningen, beträffande ECE-typgodkända produkter som allvarligt äventyrar miljön.

Ett EG-typgodkännande meddelas på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst i enlighet med det tillämpliga direktivet, eller av provning som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land (3 kap. 2 § fordonsförordningen). Ett ECE-typgodkännande meddelas på grundval av provning som utförts av ett provningsorgan i enlighet med tillämpligt reglemente (4 kap. 1 § fordonsförordningen). Utseende och anmälan av tekniska tjänster och provningsorgan görs av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) efter samråd med Vägverket (11 kap. 17 § fordonsförordningen och 5 § förordningen (2005:894) om teknisk kontroll).

Registreringsbesiktning

Genom registreringsbesiktning ska ett enstaka fordon godkännas, om det uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (6 kap. 1 § fordonsförordningen). I fråga om nya EG-typgodkända personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer omfattar kontrollen endast fastställandet av fordonets tekniska identitet och av de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. För övriga fordon görs även en kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (2 kap. 6 § fordonslagen och 6 kap. 5–7 §§ fordonsförordningen). Nya fordon som omfattas av ett typgodkännande och som registreras efter ansökan om registrering (dvs. nya fordon som tillverkats i Sverige av yrkes-

mässiga fordonstillverkare eller som har förts in till Sverige av registrerade importörer) behöver dock inte registreringsbesiktigas över huvud taget (2 kap. 6 och 8 §§ Vägverkets föreskrifter [VVFS 2001:118] om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret jämförd med 6 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister).

Ett fordon som registreras efter anmälan ska, enligt 6 kap. 2 § fordonsförordningen, ha godkänts vid en ursprungskontroll enligt 6 kap. 5 och 6 §§ förordningen om vägtrafikregister innan det registreringsbesiktigas.

Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning eller tagits upp i ett typintyg eller intyg om överensstämmelse och det därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när det besiktigades eller när typintyget eller intyget om överensstämmelse utfärdades, eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas ska fordonet, enligt 6 kap. 10 § fordonsförordningen, genomgå en ny registreringsbesiktning.

Lämplighetsbesiktning

Enligt 8 kap. 1 § fordonsförordningen krävs, med de undantag som anges i 8 kap. 2 §, godkännande vid lämplighetsbesiktning för att

1. en buss, ett släpfordon eller ett terrängfordon ska få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran,
2. en personbil ska få användas vid övningskörning vid trafikskola,
3. ett fordon som har kopplats till något annat motordrivet fordon än ett terrängmotorfordon ska få användas för personbefordran,
4. en bil ska få registreras som uttryckningsfordon och ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen.

Ett fordon ska godkännas genom lämplighetsbesiktning om det uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning för sådan användning (8 kap. 3 § fordonförordningen).

Kontrollbesiktning

Kontrollbesiktning ska ske av de flesta bilar, bildragna släpvagnar, motorcyklar, motorredskap klass I och släpvagnar som dras av sådana fordon, samt av registrerade terrängmotorfordon och terrängsläp som används i yrkesmässig trafik för personbefordran och registrerade terrängmotorfordon som används i uthyrningsrörelse. Kontrollbesiktning sker med de intervaller som närmare anges i 9 kap. fordonförordningen. Ett fordon ska, enligt 9 kap. 11 § fordonförordningen, godkännas vid kontrollbesiktning om det är i trafiksäkert skick, uppfyller kraven enligt förordningen (1988:1145) om brandfarliga och explosiva varor, förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening, förordningen (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen, och föreskrifter som har utfärdats med stöd av dessa förordningar, samt även i övrigt är godtagbart från miljösynpunkt. Fordonet ska godkännas även om det har brister som är av endast ringa betydelse.

Av 9 kap. 12 § fordonförordningen följer att om ett fordon inte har genomgått periodisk kontrollbesiktning inom föreskriven tid inträder körförbud för det från och med kalendermånaden efter den månad då det senast skulle ha genomgått en besiktning. Vidare ska körförbud, enligt 9 kap. 13 §, meddelas om ett fordon vid en kontrollbesiktning är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten.

Flygande inspektion

Flygande inspektion får, enligt 10 kap. 1 § fordonsförordningen, ske av motordrivna fordon och släpfordon. Av 10 kap. 2 § följer att om det vid en flygande inspektion visar sig att ett fordon har brister som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhets- eller miljösynpunkt ska förrättningsmannen påpeka bristerna för fordonets förare. Om bristerna hos ett inspekterat fordon är så stora att fordonet inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten ska förrättningsmannen, enligt 10 kap. 3 §, meddela körförbud för det.

3.3.3 Avgaslagstiftningen

Bestämmelser om avgasrening finns sedan många år tillbaka intagna i särskilda författningar i stället för att ingå i fordonslagstiftningen i övrigt. I lagen om motorfordons avgasrening finns bl.a. bestämmelser om indelning av fordon i miljöklasser och om typgodkännande, kontroll och åtgärdsplaner. De bestämmelser som handlar om typgodkännande är i princip identiska med motsvarande bestämmelser i fordonslagstiftningen, och bygger också på samma ramdirektiv. I förordningen om motorfordons avgasrening finns mer detaljerade bestämmelser, bl.a. om vilka krav som fordon måste uppfylla i fråga om avgasrening. I övrigt hänvisar 7 § förordningen om motorfordons avgasrening till bestämmelserna om typgodkännande i fordonslagen och fordonsförordningen.

Till skillnad från övriga system, komponenter och egenskaper som regleras på ett fordon är förordningen om motorfordons avgasrening så detaljerad att ytterligare föreskrifter i princip inte behövs, annat än i frågor om undantag från förordningens bestämmelser. Myndighetsansvaret för avgasfrågor låg tidigare hos Naturvårdsverket men har sedan den 1 september 2004 flyttats över till Vägverket.

3.3.4 Särskilt om import av fordon

I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:25) om undantag för fordon som importerats för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente, föreskrivs långtgående undantag från de tekniska kraven. Bestämmelserna gör inte någon skillnad mellan nya och begagnade fordon. Vilka kravnivåer som ska tillämpas för det enskilda fordonet styrs av när fordonet första gången tagits i bruk.

Ett fordon anses som flyttsak enligt föreskrifterna om det ägs av någon som flyttar till Sverige antingen utan att tidigare ha bott här eller efter att ha vistats utomlands under minst ett år. Vidare förutsätts att fordonet inte överstiger ägarens (hushållets) behov och att fordonet tillhört ägaren (hushållet) under minst ett år innan inflyttningen till Sverige. De undantag som medges är generösa och fordonet kan i stor utsträckning godkännas i aktuellt skick.

Några närmare förutsättningar rörande arv och testamente finns inte. De undantag som medges är desamma som beträffande flyttsaker.

För att ett fordon ska anses vara importerat för eget bruk gäller följande förutsättningar. Det ska vara serietillverkat, vara köpt i utlandet av en fysisk person som är bosatt i Sverige och vara avsett att brukas här i landet av ägaren. Dessutom finns en kvantitativ begränsning – en person får bara använda sig av undantaget för *ett* fordon under en tolv månadersperiod. För fordon som importeras från ett EU-land krävs köpehandling eller motsvarande och bevis om att fordonet har varit registrerat inom EU. I dessa fall avgör besiktningsorganet i samband med registreringsbesiktningen om förutsättningarna för undantag föreligger. Om fordonet kommer från tredje land prövas den frågan av Vägverket. Den katalog av undantag som får tillämpas när det gäller fordon som importeras för eget bruk avser bl.a. säkerhetskrav som är till för att skydda de åkande i fordonet. Även kraven på typgodkända lyktor och strålkastare är undan-

tagna om de i stället uppfyller amerikansk SAE-standard (undantag medges dock inte i fråga om färgen på lyktor och strålkastare). Säkerhets- och miljökrav som avser att skydda tredje man, exempelvis när det gäller bromsar och buller, måste dock vara uppfyllda.

3.3.5 Registrering av fordon

Följande fordon ska, enligt 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister som huvudregel vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas:

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.
2. Motorredskap klass II när de används
 - a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts, eller
 - b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) på en väg som inte är enskild.
3. Släpfordon som dras av bilar.
4. Släpvagnar som dras av traktorer klass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.
5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

I 13–16 och 18 §§ i samma lag anges vissa undantag från kravet på registrering, exempelvis för fordon som uteslutande används inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande områden. Lagen är, enligt 1 §, över huvud taget inte tillämplig när det gäller fordon som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk eller

Försvarets radioanstalt, motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon eller mopeder klass II.

Förutom att ett fordon ska vara registrerat måste det normalt vara påställt för att få brukas (17 § lagen om vägtrafikregister).

Sådana fordon som registreras efter ansökan och som ska genomgå en registreringsbesiktning ska vara registrerade i vägtrafikregistret innan de genomgår besiktningen (6 kap. 2 § fordonsförordningen jämförd med 6 kap. 2 och 3 §§ förordningen om vägtrafikregister). För övriga fordon gäller att de registreras efter anmälan från ett besiktningsorgan sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning. Sådana fordon ska ha godkänts vid en ursprungskontroll innan de genomgår registreringsbesiktning.

I 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister anges att fordon som omfattas av direktiv 70/156/EEG eller 2003/37/EG endast får registreras om ett intyg om överensstämmelse har lämnats. Det bör poängteras att bestämmelsen inte gäller för fordon som godkänns vid en registreringsbesiktning, eftersom enstycksgodkända fordon inte omfattas av direktiven. I 8 kap. 15 § anges vidare att ett fordon som omfattas av typgodkännande enligt något av ramdirektiven och som har registrerats med stöd av ett intyg om överensstämmelse får ställas på första gången endast om intyget fortfarande är giltigt.

3.3.6 Produktsäkerhetslagen (2004:451)

Utöver de bestämmelser som har redogjorts för ovan, och som innehåller specifika krav för fordon och fordonsdelar, är även produktsäkerhetslagen (2004:451) tillämplig. Lagen, som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet syftar, enligt 1 §, till att säkerställa att varor och tjänster som tillhandahålls konsumenterna inte orsakar skada på person. Av 2 § följer att den tillämpas i fråga om varor och tjänster som tillhandahålls i

näringsverksamhet och varor som tillhandahålls i offentlig verksamhet. En förutsättning är att varan eller tjänsten är avsedd för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter. Vad som sägs i lagen om näringsidkare och tillverkare gäller också den som i offentlig verksamhet tillhandahåller varor.

Produktsäkerhetslagen innehåller bl.a. allmänna bestämmelser om att varor och tjänster som tillhandahålls av näringsidkare ska vara säkra, vilken säkerhets- och varningsinformation som en tillverkare måste lämna, och om återkallelse av farliga varor. Många av bestämmelserna i lagen gäller inte i den utsträckning det i någon annan författning som genomför ett EG-direktiv eller i en EG-förordning finns bestämmelser som reglerar samma fråga och som har samma syfte.

Av 3 kap. 4 § fordonslagen framgår indirekt att Vägverket får förordna någon att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen.

3.3.7 Lagen (1992:1119) och förordningen (2005:894) om teknisk kontroll

Lagen (1992:1119) tillämpas, bland annat, i fråga om organ som anmälts för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt bestämmelser som gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Enligt 3 § utser regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer de organ som ska anmälas till Europeiska unionen för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt bestämmelser som gäller inom EES. Enligt 4 § gäller att de organ ska anmälas som begär det och som uppfyller de krav som ställs på de organ som ska utföra den uppgift anmälan avser. Innan organet anmäls ska SWEDAC i samråd med berörda myndigheter ha gjort en bedömning av om organet uppfyller dessa krav. Organ som genom ackreditering eller likvärdigt förfarande visas uppfylla kraven i tillämpliga europeiska standarder ska anses uppfylla kraven i motsvarande avseende för den uppgift som anmälan

avser. Om ett anmält organ inte längre uppfyller de krav som gäller för uppgiften ska anmälan återkallas. Beslut om återkallande fattas av regeringen.

Av 5 § förordningen (2005:894) framgår att SWEDAC efter samråd med berörda sektorsmyndigheter, utser de organ som ska anmälas enligt lagen.

4 Fordonssverige idag

4.1 Den svenska fordonsparken

I september 2007 var 4 328 100 personbilar, 281 000 motorcyklar, 118 000 mopeder klass I, 178 000 terrängskotrar, 14 000 bussar, 519 000 lastbilar, 326 000 traktorer och 897 000 släpvagnar (inklusive husvagnar) i trafik i Sverige.

Antalet nyregistreringar av personbilar ökade enligt preliminära uppgifter med 0,6 procent inom EU från år 2006 till år 2007. Antalet nyregistreringar i Sverige ökade med 4,6 procent, medan de i t.ex. Danmark och Finland minskade med 0,7 respektive 9,2 procent. Nästan fyra av tio svenska personbilar är mer än 10 år gamla. Det innebär att Sverige har den tredje äldsta fordonsparken inom EU15. Bara i Finland och Grekland är en större andel av fordonsparken mer än 10 år gammal (45 respektive 41 procent). Den ökade nybilsförsäljningen och utskrotningen bör dock ge en viss förnyring av bilbeståndet.

År 2006 var 13 procent av de nyregisterade personbilarna så kallade miljöbilar år 2006 enligt den statliga miljöbilspremiedefinitionen. Antalet direktimporterade personbilar var samma år ca 30 000.

År 2007 genomfördes nästan 5 099 000 kontrollbesiktningar och efterkontroller på kontrollbesiktningar, och 326 000 registreringsbesiktningar i Sverige. Kontrollbesiktningarna minskade med 0,5 procent och registreringsbesiktningarna ökade med lika många procent. Aktiebolaget Svensk Bilprovning anger att 78 procent av deras kundkrets utgörs av privatpersoner och resterande 22 procent av företagskunder.

4.2 Svensk fordonsproduktion

Under år 2006 producerades ca 288 000 personbilar, 30 000 lastbilar och 9 000 bussar i Sverige. Ca 140 000 personer i Sverige är sysselsatta inom fordonsindustrin och hos dess underleverantörer. Totalt producerade svenska fordonstillverkare 556 000 personbilar, 272 000 lastbilar och 15 000 lastbilar. Av den sammanlagda tillverkningen säljs 85 procent av personbilarna och 95 procent av de tunga fordonen på marknader utanför Sverige.

5 Genomförandet av det nya ramdirektivet

5.1 Allmänna utgångspunkter

5.1.1 Författningsform och författningsstruktur

Bedömning: Den nuvarande strukturen i fordonslagen och fordonsförordningen samt förhållandet mellan dessa båda författningar och behörig myndighets (idag Vägverket) föreskrifter bör behållas.

Skälen för bedömningen: Fordonslagstiftningen fick sin nuvarande form och struktur när fordonslagen och fordonsförordningen trädde i kraft i maj 2003. I fråga om kontrollformerna innehåller lagen dels de bestämmelser som av grundlagsmässiga skäl måste regleras i lag, dels de viktigaste av övriga bestämmelser om fordonskontrollen. De senare avser bestämmelser som är särskilt ingripande för den enskilde, t.ex. frågor om godkännanden och återkallelser. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon återfinns i fordonsförordningen. Där finns också vissa grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning. Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ karaktär regleras i Vägverkets föreskrifter.

Det nya ramdirektivet ställer inte krav på någon särskild författningsform eller författningsstruktur. Det har heller inte framkommit några andra skäl till att göra mer genomgripande förändringar i detta avseende. Den nuvarande ordningen vad

avser förhållandet mellan fordonslagen, fordonsförordningen och Vägverkets föreskrifter bör därför bibehållas.

Redan idag finns vissa skillnader mellan de tre ramdirektiven, men de är inte större än att det har ansetts naturligt att direktiven hanteras som en enhet i fordonslagstiftningen. Genom det nya ramdirektivet blir skillnaderna större, och därmed uppstår frågan vilket upplägg som bör väljas fortsättningsvis. Ett alternativ är att reglera varje direktiv för sig. En bättre lösning torde dock vara att även i detta avseende behålla den nuvarande strukturen, dvs. att samla alla gemensamma bestämmelser och därefter särreglera det som behövs.

5.1.2 Begreppet "medlemsstater"

Avtalet om det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) är ett associationsavtal mellan EU och de tre EFTA-länderna Norge, Island och Liechtenstein, vilket innebär att även de sistnämnda länderna omfattas av den inre marknadens lagstiftning med fri rörlighet för varor, tjänster, personer och kapital. EES-avtalet innehåller också gemensamma regler för bl.a. transportpolitik. De rättsakter som antas inom EU och som omfattas av EES-avtalet integreras i EES genom enskilda beslut av den Gemensamma EES-kommittén. Under beslutsprocessen i EU informerar och samråder EU med de tre EFTA-länderna. EES-organen har dock ingen lagstiftningsrätt. De överenskommelser som EES-kommittén fattar kräver enhällighet och är av folkrättslig natur. De blir därför bindande i ett EFTA-land först efter det att det landets konstitutionella krav för införlivande av rättsakten har uppfyllts

Historiskt sett har samtliga ramdirektiv på fordonsområdet gjorts bindande även för EFTA-länderna. Det saknas anledning att anta att så inte kommer att bli fallet även beträffande det nya ramdirektivet. Detta innebär att direktivet ska tillämpas på samtliga medlemsstater inom EES.

5.1.3 Särldirektiv och andra rättsakter

När det i det gamla ramdirektivet hänvisas till rättsakter som har antagits med stöd av direktivet skrivs genomgående "särldirektiv". Detsamma gäller i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Det har emellertid blivit allt vanligare att tekniska föreskrifter i stället antas i form av förordningar. Följaktligen talas inte om "särldirektiv" i det nya direktivet, utan om "rättsakter". Samma terminologi bör genomgående användas i den svenska lagstiftningen. Detta gäller även i fråga om fordon som omfattas av något av de andra två ramdirektiven.

5.1.4 En ny trafikinspektionsorganisation

Regeringen har den 19 juli 2007 gett en särskild utredare i uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en trafikinspektionsorganisation, Transportstyrelsen (dnr N2007/5627/TR, dir. 2007:05). Utgångspunkten för uppdraget ska vara att den nya myndighetens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler avseende de fyra transportslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar. Transportstyrelsen ska också vara registermyndighet avseende de fyra transportslagen.

Avsikten är således att den norm- och tillståndsgivning och den tillsyn som Vägverket idag ägnar sig åt i framtiden ska skötas av den nya Transportstyrelsen. Något formellt beslut om detta är emellertid inte fattat än, varför den följande framställningen utgår från den myndighetsstruktur som gäller just nu. När det talas om uppgifter som ska utföras av Vägverket bör det dock hållas i minnet att detta kan komma att ändras.

5.1.5 Översyn av bilbesiktningmarknaden

Näringsdepartementet har den 28 september 2007 gett en oberoende konsultbyrå i uppdrag att analysera den svenska bilbesiktningmarknaden. Konsulten har i rapporten Översyn av fordonsbesiktningmarknaden i Sverige, som överlämnades till departementet den 30 november 2007, lämnat en rekommendation på en framtida regleringsmodell för besiktningmarknaden i Sverige (dnr N2007/8048/TR). Sammanfattningsvis går den föreslagna modellen ut på att det nuvarande monopolet för AB Svensk Bilprovning, Svensk Maskinprovning AB och Inspecta Sweden AB ska tas bort. Något formellt beslut i denna fråga finns emellertid inte än. Den följande framställningen utgår därför från det regelverk som gäller idag.

5.2 Allmänna bestämmelser

5.2.1 Syfte

Bedömning: Med ”nytt fordon” avses i detta sammanhang ett fordon som inte tidigare har registrerats permanent eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land. En definition med denna innebörd förs in i fordonsförordningen.

Skälen för förslaget

Direktivet

I *artikel 1* i det nya ramdirektivet anges i allmänna ordalag vad direktivet handlar om och syftet med detta. Bland annat framgår att direktivet innehåller de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla *nya* fordon som omfattas av dess tillämpningsområde.

Vad avses med ”nya fordon”?

Att direktivet endast reglerar vad som gäller för *nya* fordon är i sak inte någon ändring i förhållande till det gamla ramdirektivet, och inte heller i förhållande till direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. När det gäller fordon som inte är nya finns det inte några harmoniserade bestämmelser, utan här gäller i stället de grundläggande principerna om fri rörlighet för varor. Detta innebär att det, inte minst i importsammanhang, är av stor betydelse om ett fordon är att anse som nytt eller inte.

Gränsdragningen mellan nya och begagnade fordon kommer att få ännu större betydelse när det nya ramdirektivet börjar tillämpas. Tidigare har det varit möjligt att ställa upp nationella krav som avviker från de EG-rättsliga för fordon som inte omfattas av EG-typgodkännande utan som godkänns individuellt vid en registreringsbesiktning. Som uttryckligen framgår av artikel 2 (se avsnitt 5.2.2 nedan) tillämpas emellertid det nya ramdirektivet även på enskilt godkännande av nya fordon, vilket i princip innebär att även enstaka fordon måste uppfylla de EG-rättsliga kraven.

Inget av ramdirektiven innehåller någon definition av vad som avses med ett nytt fordon. I Sverige har man hittills utgått från att ett fordon förlorar sin karaktär av nytt redan genom att det registreras, oberoende av om fordonet faktiskt tagit i bruk eller inte. En definition med denna innebörd finns numera också intagen i Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret, där det i 1 kap. 2 § anges att med nytt fordon avses ett fordon som inte tidigare registrerats eller tagits i trafik i Sverige eller i något annat land. Det kan emellertid ifrågasättas om detta är en rimlig avvägning. I allmänt språkbruk torde ett sådant fordon alltså vara nytt, men tillämpningen har utnyttjats för att kunna kringgå bestämmelserna i ramdirektiven genom att registrera fordon som begagnade.

I skattesammanhang utgår man från att ett fordon förlorar sin karaktär av nytt som en funktion av såväl tiden som nyttjandet. I 1 kap. 13 a § mervärdesskattelagen (1994:200) anges att ett

motordrivet marktransportmedel är nytt om det omsätts inom sex månader efter det att det första gången tagits i bruk eller om det före omsättningen har körts högst 6 000 kilometer. Om inte båda dessa förutsättningar är uppfyllda anses fordonet som begagnat. Definitionen är hämtad från artikel 28a.2. i Rådets sjätte direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättnings-skatter (numera artikel 2.2.a i Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt).

Vägverket har i sin rapport Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag, som överlämnades till Näringsdepartementet den 23 oktober 2006 (dnr N2006/8105/TR) föreslagit att ett fordon ska anses vara begagnat om det har förflutit längre än sex månader från den första registreringen och körsträckan överstiger 6 000 kilometer, eller om det har förflutit längre tid än tolv månader från den första registreringen. Som skäl för sitt förslag har Vägverket anfört att definitionen i mervärdesskattelagen kan vara ändamålsenlig även i detta sammanhang, inte minst därför att gränsdragningen mellan nytt och begagnat är väl inarbetad. Mot detta ställer verket emellertid farhågan att omfattningen av ”nytt” är alltför långtgående och därför mindre rimlig i fråga om fordons tekniska utförande än i fråga om mervärdesskatt. En invändning kan vara att ett fordon som körs relativt mycket snabbt blir ”begagnat” i mer allmänt språkbruk och att sex månader är en alltför lång tid. Objektivt sett, menar Vägverket, skulle det vara att föredra om fordonet anses begagnat om någon av förutsättningarna (tid eller körsträcka) är uppfylld. Det praktiska problemet är dock svårigheten att säkerställa att en uppgiven körsträcka är riktig. Fordonets mätarställning kan relativt enkelt manipuleras och det är därför olämpligt att utgå enbart från körsträckan. En annan invändning som Vägverket lyfter fram är att sex månader i sig kan vara för lång tid och att exempelvis tre månader skulle kunna vara att föredra. En ytterligare invändning som nämns är att ett fordon som körs i mycket

begränsad omfattning kvarstår som ”nytt” under alltför lång tid, i extrema fall flera år.

Sammanfattningsvis har Vägverket anfört att man i och för sig kan diskutera frågan om tiden och körsträckan, men att bedömningen ändå är att värdet av en definition som överensstämmer med den som gäller inom skattelagstiftningen överväger behovet av kortare tid eller körsträcka inom fordonslagstiftningen. Den sista invändningen framstår dock som särskilt angelägen att hantera och av det skälet anser Vägverket att huvudregeln bör kompletteras med en hjälpregel som enbart tar sikte på tidsfaktorn. En rimlig tid är tolv månader och ett fordon bör alltid – oavsett körsträckan – anses som begagnat när den tiden har förflutit.

Den av Vägverket föreslagna definitionen skulle innebära att man löste de problem som finns idag med att fordon registreras i ett annat land under kanske bara ett dygn med det enda syftet att komma ifrån en tillämpning av bestämmelserna i ramdirektiven. Å andra sidan skulle en sådan definition innebära att man fick vissa andra problem. För det första behöver ett nytt fordon som är EG-typgodkänt och som registreras efter ansökan om detta inte genomgå en registreringsbesiktning, utan ett sådant fordon kan registreras direkt med stöd av intyget om överensstämmelse. I fråga om nya EG-typgodkända fordon som registreras efter anmälan görs vid registreringsbesiktningen inte någon kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning. Det är inte rimligt att dessa förenklade förfaranden utsträcks till att gälla även för fordon som redan har varit registrerade och tagna i bruk i något annat land. För det andra framgår tydligt av EG-rättslig praxis att ett fordon som har varit registrerat i en annan medlemsstat normalt ska tillåtas registrering även i andra medlemsstater, se exempelvis tolkningsmeddelande från kommissionen om förfaranden för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat (96/C 143/04). Hur lång tid som ett fordon har varit registrerat saknar i detta sammanhang betydelse. Denna inställning bottnar naturligtvis i antagandet att ett fordon som har registrerats i

något annat land, till skillnad från ett oregistrerat fordon, har genomgått någon form av kontroll i ursprungslandet. En definition av nya fordon enligt Vägverkets förslag skulle strida mot detta synsätt. Att samtidigt laborera med flera vitt skilda definitioner av ”nytt fordon” inom fordonslagstiftningen vore inte särskilt lämpligt.

För fullständighetens skull kan nämnas att utformningen av registreringsbevis inom EG är harmoniserad genom rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon

Sammantaget leder detta till bedömningen att bestämmelserna i ramdirektiven bör tillämpas på fordon som inte har registrerats permanent eller tagits i bruk i Sverige eller i något annat land. En tillfällig registrering som meddelats exempelvis för ett fordon som är avsett för export bör däremot inte leda till att fordonet förlorar sin karaktär av nytt.

För att komma ur den situation som råder i dag, där registreringar alltså används som ett led att kringgå det regelverk som gäller för nya fordon, bör det i stället övervägas om inte skillnaderna mellan de krav som gäller för nya respektive begagnade fordon kan minskas, se vidare avsnitt 6.6 nedan.

Behövs en särskild definition av ”nytt fordon”?

Som kommer att framgå av den fortsatta framställningen finns det ett antal bestämmelser, bl.a. i fordonsförordningen och förordningen om vägtrafikregister, som endast ska tillämpas på sådana fordon som är nya i direktivens mening. För att slippa tyngande upprepningar av skrivningen ”fordon som inte har registrerats permanent eller tagits i bruk i Sverige eller i något annat land”, föreslås att en särskild definition av ”nytt fordon” med denna innebörd införs. I den mån vissa avvikelser behöver göras från denna definition får detta regleras särskilt. Exempelvis bör bestämmelserna om ursprungskontroll även omfatta fordon som har meddelats en tillfällig registrering.

I vilken författning bör en ny definition föras in?

Frågan är i vilken författning en definition av ”nytt fordon” bör föras in. Ett alternativ skulle kunna vara lagen (2001:559) eller förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Den analys som här har gjorts av vad som bör avses med ett nytt fordon har emellertid enbart haft till syfte att avgränsa tillämpningsområdet för ramdirektiven. Huruvida det är lämpligt att ge den nya definitionen en så generell tillämplighet som den skulle få om den fördes in i lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner är svårt att bedöma. Av den anledningen framstår det som ett bättre alternativ att definiera begreppet ”nytt fordon” i fordonsförordningens inledande bestämmelser. I den mån definitionen behöver användas även i andra sammanhang kan en enkel hänvisning göras dit.

5.2.2 Tillämpningsområde

Förslag: Förfarandet med EG-typgodkännande ska vara tillämpligt för alla EG-motorfordon (motsvarar i stort sett personbilar, bussar och lastbilar) samt släpvagnar till sådana fordon. Detsamma gäller förfarandet med enskilt godkännande. Därutöver ska det vara möjligt att få även vissa andra fordon EG-typgodkända eller enskilt godkända, om de uppfyller de krav som ställs för detta.

Nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon ska som huvudregel endast få registreras om de är godkända enligt direktivet. Från denna bestämmelse undantas dock fordon för vilka godkännande enligt direktivet är frivilligt.

Skälen för förslaget och bedömningen

Direktivet

Direktivets tillämpningsområde anges i *artikel 2*. Av *artikel 2.1* framgår att direktivet tillämpas på typgodkännande av fordon som är konstruerade och tillverkade i en eller flera etapper för användning på väg, och av system, komponenter och separata tekniska enheter som är konstruerade och tillverkade för sådana fordon. Direktivet tillämpas också på enskilt godkännande av sådana fordon samt på delar och utrustning som är avsedda för fordon som omfattas av direktivet. Detta är en nyhet i förhållande till det gamla ramdirektivet och till direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG.

Med "fordon" avses enligt definitionen i *artikel 3* motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon. Som motorfordon definieras alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim. I bilaga II till direktivet anges enligt vilken klassificering som fordonskategorierna definieras. Sammanfattningsvis delas fordonen in i kategori M (motorfordon med minst fyra hjul, konstruerade och byggda för persontransport), kategori N (motorfordon med minst fyra hjul, konstruerade och byggda för varutransport) och kategori O (släpvagnar).

Enligt *artikel 2.2* ska direktivet inte tillämpas på typgodkännande eller enskilt godkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer enligt definitionen i direktiv 2003/37/EG, av fyrhjulingar enligt definitionen i direktiv 2002/24/EG eller av bandfordon.

I *artikel 2.3* framgår att typgodkännande eller enskilt godkännande enligt direktivet är fakultativt för

- a) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

b) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten, samt

c) mobila maskiner

i den utsträckning dessa fordon uppfyller kraven i direktivet. Detta fakultativa godkännande ska inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner.

Enskilt godkännande enligt direktivet är, enligt *artikel 2.4*, fakultativt för

a) fordon som uteslutande är avsedda för tävling på väg och

b) prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar under förutsättning att de särskilt har konstruerats och tillverkats för detta ändamål.

Gällande svensk rätt

Utgångspunkten är att bestämmelserna i fordonslagen och fordonsförordningen gäller för alla slag av fordon. Med fordon avses enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Enligt 2 § fordonslagen och 1 kap. 1 § fordonsförordningen undantas dock följande fordon från lagens respektive förordningens tillämpningsområde.

a) Fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål.

b) Motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående och släpvagnar som kopplats till något sådant fordon.

- c) Fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden. Sådana fordon behöver inte heller vara registrerade, se 13 § lagen om vägtrafikregister.
- d) Lekfordon.

Alla bestämmelser i lagen respektive förordningen är inte tillämpliga för alla fordonsslag. I 3 kap. 3 § fordonsförordningen anges att förfarandet med EG-typgodkännande tillämpas för fordon av kategori M1 som har en inre förbränningsmotor (dvs. i praktiken personbilar), för mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar samt för traktorer. I 3 kap. 4 § anges vilka kategorier som fordon delas in i när det gäller EG-typgodkännande. Fordon av kategori M och N benämns med ett samlingsord för "EG-motorfordon".

Lagen om vägtrafikregister gäller, enligt 1 §, inte fordon som tillhör Försvarsmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt. Sådana fordon omfattas i stället av militära vägtrafikkungörelsen (1974:97).

Vilka fordon omfattas av artikel 2.1?

En första fråga är vilka fordon som omfattas av direktivet enligt grundregeln i artikel 2.1. Av artiklarna 2.1 och 3 får man intrycket att alla typer av fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim omfattas, under förutsättning att de är konstruerade för att framföras på väg. Detta skulle innebära att exempelvis skyliftar och betongpumpar, som i Sverige i allmänhet klassificeras som lastbilar, omfattas av direktivet, trots att de EG-rättsligt inte tillhör vare sig kategori M, N eller O eftersom de är inte avsedda för transport av vare sig personer eller gods. Det får emellertid anses vara underförstått att direktivets tillämpningsområde som utgångspunkt är begränsat till de fordonskategorier som anges i bilaga II, efter-

som det saknas tekniska specifikationer avseende andra slag av fordon.

Vad menas med fakultativt (frivilligt) godkännande?

Nästa fråga är om punkterna 3 och 4 i artikel 2 ska läsas som en möjlighet till undantag från eller som en utvidgning av direktivet.

Artikel 2.4 kan knappast avse någonting annat än undantag från direktivet. Däremot är det inte lika klart hur artikel 2.3 ska tolkas. Å ena sidan innehåller uppräkningslistan i artikel 2.3 fordon som rimligen borde vara undantagna från direktivets krav, exempelvis fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten (jfr artikel 8 i det gamla ramdirektivet). Å andra sidan tar den också upp vissa fordon, nämligen mobila maskiner, som egentligen inte alls omfattas av direktivets tillämpningsområde och som det därför inte finns anledning att nämna i en undantagsbestämmelse. Det verkar således som att artikel 2.3 innehåller både undantag från och utvidgningar av direktivet, och det är inte alldeles lätt att avgöra hur det är tänkt att gränsdragningen häremellan ska göras. Därför bör direktivet ges den tolkningen att det är frivilligt att godkänna fordon som anges i artikel 2.3, oavsett om fordonen omfattas av artikel 2.1 eller inte.

Slutligen kan man fråga sig vem som väljer om ett fordon som anges i artikel 2.3 och 2.4 ska godkännas enligt direktivet eller inte. Är det Sverige som medlemsstat som får välja hur långt man vill gå i genomförandet av direktivet, eller är avsikten att erbjuda en valmöjlighet för tillverkaren alternativt ägaren?

Det kan konstateras att den här typen av fordon ofta är av en väldigt speciell karaktär och att de, bortsett från utryckningsfordon och liknande fordon, inte används på väg i någon större omfattning. Det får därför anses finnas ett måttligt intresse från statens sida att i alla lägen kräva att fordonen ska ha ett godkännande enligt direktivet. Att plötsligt ställa sådana krav skulle dessutom kunna få oanade konsekvenser för de industrier som

använder den här typen av fordon. Oavsett om det är möjligt enligt direktivet eller inte bör det i svensk lagstiftning alltså inte ställas krav på att de fordon som anges i artikel 2.3 och 2.4 ska godkännas enligt direktivet, utan det bör i stället vara valfritt för tillverkaren eller ägaren. Det torde å andra sidan inte heller finnas någon anledning från svensk sida att förbjuda att fordon som anges i artikel 2.3 och 2.4 godkänns enligt direktivet om tillverkaren så önskar och om fordonen uppfyller relevanta tekniska krav.

I avsnitt 5.2.3 nedan behandlas frågan om det har någon betydelse för hur ett fordon ska registreras om det har godkänts enligt direktivet eller inte.

Hur förhåller sig de nuvarande svenska undantagen till direktivet?

Det kan utan vidare konstateras att det svenska undantaget för militära fordon är förenligt med direktivet. Detsamma gäller undantaget för fordon som är avsedda att föras av gående samt lekfordon, eftersom sådana fordon inte tillhör någon av fordonskategorierna M, N eller O och därmed inte omfattas av direktivet över huvud taget.

När det gäller fordon som uteslutande används inom olika typer av inhägnade områden kan man konstatera att det svenska undantaget skiljer sig något från det i direktivet. Exempelvis undantar fordonslagen och fordonsförordningen alla fordon som uteslutande används inom inhägnade områden, och inte bara fordon som är konstruerade och tillverkade huvudsakligen för sådan användning. En justering av de svenska bestämmelserna måste därför övervägas. En sådan justering skulle emellertid medföra vissa problem. Kontroll av om ett fordon är godkänt enligt direktivet sker nämligen i samband med att det registreras för första gången. Av 13 § lagen om vägtrafikregister framgår att fordon som uteslutande används inom den här typen av inhägnade områden inte behöver vara registrerade. Någon ändring vad gäller detta, med allt vad det skulle innebära, bedöms inte vara motiverad. Därmed saknas egentligen möjligheter att

kontrollera att fordon som endast kommer att användas inom inhägnade områden uppfyller de krav som ställs i direktivet. En annan svårighet är att om man snävade in undantaget i fordonslagen och fordonsförordningen så skulle inte bara reglerna om EG-typgodkännande bli tillämpliga på "vanliga" fordon som används inom inhägnade områden, utan även de bestämmelser som handlar om exempelvis kontrollbesiktning. Detta skulle inte vara befogat. Samtidigt kan det konstateras att skillnaden mellan det svenska undantaget och det i direktivet i praktiken knappast har någon större betydelse, eftersom "vanliga" fordon i allmänhet ändå är typgodkända även om de endast används inom inhägnade områden. Sammantaget leder detta till bedömningen att det inte bör göras några ändringar i detta avseende.

Regleringen av obligatoriskt respektive frivilligt godkännande i svensk rätt

För att den svenska lagstiftningen ska vara förenlig med det nya ramdirektivet måste till en början 3 kap. 3 § fordonsförordningen ändras så att förfarandet med EG-typgodkännande blir tillämpligt för alla EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Därutöver behövs en bestämmelse som gör det möjligt att EG-typgodkänna även andra fordon om de är av den karaktär som anges i artikel 2.3 och uppfyller de krav som ställs för detta. Eftersom det är lämpligt att hålla isär de fordon för vilka godkännande enligt direktivet är obligatoriskt bör övriga fordon regleras i en egen paragraf.

Motsvarande bestämmelser införs när det gäller enskilda godkännanden. Hur enskilda godkännanden i övrigt ska regleras behandlas i avsnitt 5.11 nedan.

Vidare ska nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som huvudregel endast få registreras om de är godkända enligt direktivet. Från denna bestämmelse undantas dock sådana fordon som anges i artikel 2.3 och 2.4. Den närmare

utformningen av dessa bestämmelser behandlas i avsnitt 5.12.2 nedan.

En bestämmelse med innebörden att godkännande enligt direktivet blir obligatoriskt för nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som ska registreras i det militära vägtrafikregistret införs i militära vägtrafikkungörelsen. Från denna bestämmelse undantas dock fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret. Se vidare avsnitt 5.12.2 nedan.

5.2.3 Definitioner

Förslag: Ett fordon som registreras med stöd av ett intyg om överensstämmelse, ett typintyg eller ett intyg om enskilt godkännande enligt något av ramdirektiven ska anses höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i detta intyg.

3 kap. 4 § fordonsförordningen, som anger i vilka olika kategorier fordon delas in när det gäller EG-typgodkännande, upphävs. En definition av begreppet "EG-motorfordon" förs i stället in i förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Bedömning: Utgångspunkten bör vara att endast sådana begrepp som återkommer i materiella bestämmelser i de svenska författningarna bör definieras där.

Det är inte möjligt att fullt ut harmonisera de svenska fordonsdefinitionerna med de som återfinns i direktivet, varför det även fortsättningsvis måste finnas särskilda definitioner i fråga om EG-rättsliga godkännanden.

Skälen för förslaget och bedömningen

Direktivet

I *artikel 3* i direktivet återfinns ett stort antal definitioner. Vissa av dem har mer eller mindre oförändrade förts över från det gamla ramdirektivet medan andra är nya.

Allmänna utgångspunkter

Redan tidigare har bedömningen gjorts att det inte är nödvändigt att ta in samtliga definitioner i den svenska lagstiftningen. Ett skäl till det kan ha varit att några av definitionerna är i stort sett självförklarande eller att de egentligen saknar praktisk betydelse. Utgångspunkten bör vara att endast sådana begrepp som återkommer i materiella bestämmelser i de svenska författningarna bör definieras där. Frågan om det bör införas ytterligare definitioner i svensk rätt samt om några definitioner bör justeras och/eller utgå kan därför inte besvaras enbart utifrån en genomgång av artikel 3. Den frågan kommer i stället att behandlas i samband med genomgången av de materiella bestämmelser i vilka begreppen förekommer.

I avsnitt 5.2.1 ovan har det föreslagits att en definition av ”nytt fordon” tas in fordonsförordningen.

Förhållandet mellan de svenska och de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna

Definitioner av de fordons- och viktbegrepp som används på vägtrafikområdet finns samlade i lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. De beteckningar som finns med i lagen respektive förordningen är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Vidare innehåller enskilda författningar definitioner av begrepp som används med en viss betydelse endast där. Exempelvis återfinns i 3 kap.

fordonsförordningen ett antal definitioner som endast gäller i fråga om EG-typgodkännanden.

I förarbetena till fordonslagen (se prop. 2001/02:130 s. 103 f.) anförde regeringen att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet är att de svenska definitionerna så långt möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EG:s lagstiftning på området. Vidare ansåg regeringen att de svenska definitionerna bör vara desamma inom hela trafik- och fordonsområdet och vara heltäckande, dvs. täcka in hela fordonsområdet. Regeringen konstaterade emellertid att de definitioner som finns i ramdirektiven endast reglerar en del av fordonsområdet. Till den del som ett område är oreglerat av EG är Sverige oförhindrat att tillämpa nationella regler och därvid använda definitioner som skiljer sig från dem i EG:s lagstiftning.

Eftersom direktiven inte är avsedda att vara heltäckande omfattar definitionerna i dem inte alla fordonstyper. Flera fordonstyper som är oreglerade i direktiven kräver dock reglering i nationell rätt. Detta förhållande medför vissa problem när det gäller att anpassa de svenska definitionerna till definitionerna i direktiven, eftersom ett rent övertagande av EG-definitionerna skulle utesluta flera typer av fordon. De svenska definitionerna måste därför i vissa fall vara vidare än EG:s och reglera ett större område. Som ett exempel kan nämnas att den EG-rättsliga definitionen av motorfordon endast avser motordrivna fordon som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 kilometer i timmen, medan motsvarande definition i lagen om vägtrafikdefinitioner i princip täcker in alla typer av motordrivna fordon utom traktorer och motorredskap. Vidare kan nämnas att den svenska definitionen av lastbil är betydligt vidare än dess EG-rättsliga motsvarighet fordon av kategori N3, se avsnitt 5.2.2 ovan. Det är dock viktigt att de svenska definitionerna inte förhindrar att direktivens materiella regler tillämpas på de fordon som regleras där.

Den bedömning som regeringen gjorde i förarbetena till fordonslagen när det gäller regleringen av definitioner på

fordonsområdet står sig än idag. Det bedöms alltså inte vara möjligt att fullt ut harmonisera de svenska fordonsdefinitionerna med de som återfinns i direktivet, varför det även fortsättningsvis måste finnas särskilda definitioner i fråga om EG-typgodkännanden och enskilda godkännanden som omfattas av direktivet.

I 3 kap. 4 § fordonsförordningen anges, som nämnts i avsnitt 5.2.2 ovan, vilka kategorier som fordon delas in i när det gäller EG-typgodkännande. Den bestämmelsen framstår på många sätt som onödigt uttömmande för att vara på förordningsnivå. Betydelsen av indelningen framgår inte av förordningen i övrigt, och det görs få hänvisningar till de begrepp som används där. Å andra sidan kommer det, som kommer att framgå av den fortsatta framställningen, att vara nödvändigt att på ett smidigt sätt kunna hänvisa till fordon för vilka godkännande enligt det nya ramdirektivet är obligatoriskt, exempelvis i förordningen om vägtrafikregister och i en föreslagen ny förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m. Enklast vore då att helt enkelt skriva "EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon". Att hela tiden behöva hänvisa till den terminologi som används i 3 kap. 4 § fordonsförordningen skulle vara en otymplig lösning. I stället föreslås att 3 kap. 4 § fordonsförordningen upphävs, och att i stället en definition av begreppet "EG-motorfordon" förs in i förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Vad avgör hur ett fordon ska registreras i Sverige?

Direktivet anger i artikel 4.3 att medlemsstaterna inte får vägra att registrera fordon som uppfyller kraven i direktivet eller förbjuda att de säljs, tas i bruk eller används. Däremot säger direktivet inte någonting om *hur* fordon ska registreras. Detta torde innebära att man från svensk sida i och för sig är oförhindrad att använda de svenska fordonsdefinitionerna när ett fordon vid registreringen ska hänföras till ett visst fordonsslag.

Både lagen och förordningen om vägtrafikregister tycks utgå från att det är de svenska fordonsdefinitionerna som ska läggas till grund för hur ett fordon ska klassificeras vid registreringen. Båda anger nämligen att de begrepp som används där har den betydelse som anges i lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Varken lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner innehåller någon hänvisning till de EG-rättsliga definitionerna. I verkligheten är det emellertid inte alltid de svenska fordonsdefinitionerna som är avgörande för hur ett fordon ska registreras. Om det till grund för registrering åberopas ett intyg om överensstämmelse där fordonet är hänfört till en viss fordonskategori, kommer det att registreras som ett sådant även om det skulle strida mot de svenska fordonsdefinitionerna.

Skillnaderna mellan de svenska och de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna har tidigare lett till vissa problem när det gäller husbilar. Enligt det svenska regelverket skulle husbilar förut normalt hänföras till fordonslaget lastbilar. Enligt EG:s typgodkännanderegler ska husbilar däremot hänföras till fordonslaget personbilar. Denna skillnad i reglerna fick till följd att husbilar registrerades som antingen personbil eller som lastbil i vägtrafikregistret beroende på vilken typ av godkännande som åberopades till grund för registreringen. Det ena av två identiska fordon kunde alltså registreras som personbil, medan det andra registrerades som lastbil, vilket förde med sig stora och svår-motiverade skillnader bl.a. i fråga om fordonsskatten. Detta problem rättades till genom en lagändring som trädde i kraft den 1 maj 2006, och som innebar att husbilar numera klassificeras som personbilar (klass II) även enligt det svenska regelverket.

Även om den ordning som tillämpas i praktiken gav upphov vissa märkliga effekter när det gällde husbilar, förefaller den i och för sig vara både logisk och lämplig i de fall en fullständig harmonisering av begreppen inte har skett. Alternativet vore nämligen att ett fordon som är godkänt mot de tekniska krav som gäller för en viss fordonskategori skulle kunna registreras som ett annat fordonslag, vars tekniska krav fordonet kanske

inte alls uppfyller. Detta vore inte lämpligt. Utgångspunkten bör därför även fortsättningsvis vara att fordon ska registreras i enlighet med det underlag som åberopas till grund för registreringen. I den mån detta synsätt leder till problem för någon specifik fordonskategori får detta lösas då.

Även trafikförordningen, körkortslagen och vägtrafikskattelagen med flera författningar hänvisar till lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Vid tillämpningen av dessa författningar görs emellertid sällan eller aldrig någon självständig prövning av vilket fordonsslag ett visst fordon ska anses tillhöra, utan avgörande är i praktiken hur fordonet är registrerat. Detta är en logisk ordning av två skäl. För det första är det mycket enklare att kontrollera uppgifterna i vägtrafikregistret än att göra en kontroll och bedömning av själva fordonet. För det andra utgår nämnda författningar från samma definitioner som lagen och förordningen om vägtrafikregister, och det verkar då vara rimligt att i vart fall presumera att uppgifterna i vägtrafikregistret är riktiga.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna i praktiken har större betydelse i Sverige än vad man kan utläsa ur lagar och förordningar på området. Denna praxis bör komma till uttryck genom en ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Särskilt om mobilkrantar

De flesta av de fordonsslag som omfattas av det nya ramdirektivet hänförs enligt svensk rätt redan idag till en fordonskategori motsvarande vad som anges i direktivet. För dessa fordon innebär det nya ramdirektivet inte några förändringar i registreringshänseende. För en fordonskategori är situationen emellertid en annan, nämligen för mobilkrantar.

Enligt de gällande svenska fordonsdefinitionerna kan en mobilkran vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I. I praktiken är mobilkrantar emellertid praktiskt taget ute-

slutande registrerade som motorredskap. Mobilkranar omfattas av det nya fordonsdirektivet. Helfordonsgodkännande enligt direktivet kommer som huvudregel att bli obligatoriskt för nya mobilkranar från och med den 29 oktober 2014 (se avsnitt 5.18.2). Mobilkranar som godkänns enligt direktivet kommer att hänföras till fordonskategori N3 med karosserikoden SF. I enlighet med vad som angetts ovan bör utgångspunkten vara att ett sådant fordon ska registreras som en lastbil. En ändring av hur mobilkranar ska registreras i Sverige behöver dock inte innebära en förändrad syn på de övriga bestämmelser som är knutna till fordonsregistreringen, eftersom det är trots allt fortfarande fråga om samma typ av fordon med samma användningsområde. Utgångspunkten bör i stället vara att i sak samma regler ska gälla för mobilkranar även fortsättningsvis. Detta innebär att vissa författningsändringar behöver göras. Dessa frågor behandlas i avsnitt 6.3 nedan.

5.3 Allmänna skyldigheter

5.3.1 Medlemsstaternas skyldigheter

Förslag: Behörig myndighet (idag Vägverket) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska på begäran av Vägverket lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt, samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Vägverket ska få meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

Skälen för förslaget

I *artikel 4* i direktivet anges följande allmänna skyldigheter för medlemsstaterna.

- a) Medlemsstaterna ska se till att tillverkare som ansöker om godkännande uppfyller sina skyldigheter enligt direktivet.
- b) Medlemsstaterna ska endast godkänna sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i direktivet.
- c) Medlemsstaterna ska endast registrera eller tillåta försäljning eller ibruktagande av sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i direktivet. De får inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, försäljning, ibruktagande eller användning i trafik på väg av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av detta direktiv, om dessa fordon komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i direktivet.
- d) Medlemsstaterna ska inrätta eller utse godkännandemyndigheter och underrätta kommissionen om detta i enlighet med artikel 43.

Artikel 4 är väldigt allmänt hållen. De skyldigheter för medlemsstaterna som anges där följer i allt väsentligt även av andra mer konkreta bestämmelser. Det krävs därför i och för sig inte några särskilda åtgärder för att genomföra artikel 4. Det nya ramdirektivet lägger emellertid ett tydligare och mer uttalat ansvar på medlemsstaterna att se till att bestämmelserna i direktivet efterlevs. Mot den bakgrunden finns det skäl att överväga att införa ett tillsynsansvar för någon eller några myndigheter. Ett sådant tillsynsansvar finns redan när det gäller lagen och förordningen om motorfordons avgasrening. När det gäller fordonslagstiftningen utövar Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i fordonslagen. Dessutom har Vägverket i sin egenskap av godkännandemyndighet långtgående befogenheter att utöva

kontroll över den som har beviljats ett typgodkännande. Slutligen framgår, om än indirekt, av 1 kap 2 a § och 3 kap. 4 § fordonslagen att Vägverket utövar tillsyn enligt produktsäkerhetslagen när det gäller varor som regleras i fordonslagen. I övrigt saknar emellertid fordonslagstiftningen uttryckliga bestämmelser om tillsyn. Denna brist blir särskilt påtaglig om det införs uttryckliga förbud att saluföra komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller kraven i direktivet, se avsnitt 5.12.4 nedan.

Enligt förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket gäller följande. Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. Verket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ska inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlade, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Vägverket ska särskilt verka bl.a. för att fordonens säkerhets- och miljöprestanda utvecklas. Vägverket ansvarar även bl.a. för vägtrafikregistret och för frågor om fordons beskaffenhet och utrustning.

Vägverket har således redan i praktiken ett ansvar för de frågor som regleras i fordonslagen och fordonsförordningen, men saknar formellt ett mandat att utöva tillsyn. För att tydliggöra verkets roll när det gäller dessa frågor bör ett sådant tillsynsansvar införas. För överskådlighetens skull bör alla bestämmelser om tillsyn samlas i 5 kap. fordonslagen.

För att ett tillsynsansvar ska vara meningsfullt måste tillsynsmyndigheten ha vissa befogenheter. Sådana finns, som nämnts ovan, redan när det gäller kontroll av tillverkare som har beviljats typgodkännande och även när det gäller SWEDAC:s kontroll av besiktningorganen. Vad som återstår är en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, utöver vad produktsäkerhetslagen medger, kunna kontrollera att den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter inte säljer produkter som inte är tillåtna. Det bör därför införas en bestämmelse med innebörden att den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter på begäran av Vägverket ska lämna

tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt, samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Detta är ett sådant område som enligt regeringsformen måste regleras i lag. Vägverket bör dock bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om tillsynen.

Angående sanktioner mot den som bryter mot bestämmelser i fordonslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen hänvisas till avsnitt 5.18.3 nedan.

5.3.2 Tillverkarnas skyldigheter

Förslag: Bestämmelsen om skyldigheter för en innehavare av typgodkännande i 2 kap. 4 § fordonslagen skrivs om, så att det framgår dels att den gäller även under typgodkännandeprocessen, dels vilka skyldigheter som gäller vid etappvis typgodkännande. Vidare införs en skyldighet för tillverkare som är etablerade utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att utse en företrädare som är etablerad inom EES för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.

En definition av begreppet ”tillverkare” förs in i 1 kap. 3 § fordonslagen. Den definitionen ska, förutom tillverkaren själv, även träffa den som företräder honom eller henne. Definitionen av ”tillverkare” i 1 kap. 4 § fordonsförordningen stryks.

2 kap. 2 § fordonslagen kompletteras med en beskrivning av vad som avses med etappvis typgodkännande. Definitionen av etappvis typgodkännande i 3 kap. 1 § fordonsförordningen stryks.

Skälen för förslaget

Direktivet

I *artikel 5* i direktivet anges följande allmänna skyldigheter för tillverkare.

- a) Tillverkaren ska vara ansvarig inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oavsett om tillverkaren är direkt engagerad i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.
- b) Vid etappvis typgodkännande ska varje tillverkare vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningssteg som han eller hon ansvarar för. En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper ska vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för dessa komponenter och system.
- c) En tillverkare som är etablerad utanför gemenskapen ska utse en företrädare som är etablerad inom gemenskapen för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.

Nuvarande bestämmelser

Bestämmelser om skyldighet för innehavare av EG-typgodkännande att medverka i olika typer av kontroller fanns tidigare i bilaga 10 till det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser finns även i artikel 9 i direktiv 2002/24/EG och i bilaga 4 till direktiv 2003/37/EG. I sak har dessa bestämmelser i stort sett samma innehåll, även om de har formulerats på något olika sätt. De är genomförda i svensk rätt genom 2 kap. 4 § fordonslagen, som anger att den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar

för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet, är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet och är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

Det bör noteras att 2 kap. 4 § inte är begränsad till förfarandet med EG-typgodkännande, utan även gäller den som har beviljats ett ECE-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande.

Genomförandet av artikel 5

Det kan konstateras att regleringen i artikel 5 innefattar något fler skyldigheter än vad som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen. Det kan också konstateras att den inte enbart avser den som har beviljats ett typgodkännande utan även tar sikte på tillverkarens skyldigheter under ansökningsförfarandet. Det är därför nödvändigt att göra vissa kompletteringar i den svenska lagstiftningen. Frågan är dels om det är förenligt med direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG att låta de nya bestämmelserna få generell giltighet, eller om det är nödvändigt att göra vissa åtskillnader beroende på vilken typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses, dels om det är möjligt och lämpligt att tillämpa de nya bestämmelserna även i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

Den som beviljas ett typgodkännande är tillverkaren av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, jfr. 3 kap. 7 §, 4 kap. 2 § och 5 kap. 2 § fordonsförordningen. Såvitt gäller de skyldigheter som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen och som avser tiden efter det att typgodkännande har meddelats saknar det alltså betydelse om uttrycket "Den som har beviljats ett typgodkännande" byts ut mot begreppet "Tillverkaren". När

det däremot gäller tillverkarens skyldighet enligt det nya ramdirektivet att ansvara inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet, saknas motsvarande reglering i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Å andra sidan definieras begreppet "tillverkare" i båda dessa direktiv som den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännandet och för säkerställandet av överensstämmelse i produktionen (se även den nuvarande definitionen av "tillverkare" i 1 kap. 4 § fordonsförordningen, som inte är begränsad till vissa typer av typgodkännande). Mot den bakgrunden kan det inte anses oförenligt med dessa direktiv om en sådan uttrycklig skyldighet för tillverkarna förs in i 2 kap. 4 § fordonslagen. Det torde inte heller finnas något hinder mot att tillämpa den nya bestämmelsen i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

Om 2 kap. 4 § fordonslagen skrivs om, så att skyldigheterna i den paragrafen gäller för tillverkare i stället för den som har beviljats ett EG-typgodkännande, bör definitionen av "tillverkare" i 1 kap. 4 § fordonsförordningen flyttas till fordonslagen. Definitionen bör utvidgas så att den även träffar den som i direktivet benämns "tillverkarens företrädare", eftersom en sådan har samma skyldigheter som tillverkaren själv.

Artikel 5 preciserar även vilka skyldigheter en tillverkare har vid etappvis typgodkännande. Motsvarande bestämmelse har tidigare funnits i bilaga 14 till det gamla ramdirektivet och finns också i bilaga 7 till direktiv 2003/37/EG. Däremot saknas en sådan motsvarighet i direktiv 2002/24/EG, där begreppet etappvis typgodkännande, eller typgodkännande i flera etapper, över huvud taget inte förekommer. Etappvisa typgodkännanden förekommer inte heller i fråga om ECE-typgodkännanden eller nationella typgodkännanden. Bestämmelsen bör genomföras i svensk rätt genom att föras in i 2 kap. 4 § fordonslagen. Att det saknas motsvarighet i direktiv 2002/24/EG samt i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden torde sakna betydelse, eftersom en tillämpning av bestämmelsen förutsätter att ett förfarande med etappvis typgodkännande pågår.

I och med den ovan föreslagna ändringen bör begreppet ”etappvis typgodkännande” på något sätt definieras i fordonslagen i stället för, som idag, i fordonsförordningen. Detta kan göras genom att man i 2 kap. 2 § fordonslagen anger att EG-typgodkännande kan, i den utsträckning som framgår av tillämpliga direktiv, 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 som den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvis typgodkännande). Den nuvarande definitionen av ”etappvis typgodkännande” i 3 kap. 1 § fordonsförordningen bör då strykas.

Ytterligare en nyhet som införs genom artikel 5 i det nya ramdirektivet rör skyldigheten för en tillverkare som är etablerad utanför gemenskapen att utse en företrädare som är etablerad inom gemenskapen att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten. Med ”gemenskapen” bör i detta avseende förstås Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, se avsnitt 5.1.3 ovan. Någon sådan skyldighet fanns inte enligt det gamla ramdirektivet och existerar inte heller i direktiv 2000/24/EG eller 2003/37/EG. Detta talar för att skyldigheten att utse en företrädare endast bör gälla för tillverkare av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet. Å andra sidan torde det inte finnas några EG-rättsliga hinder mot att från svensk sida ställa upp motsvarande krav på tillverkare av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av de andra direktiven, eftersom skyldigheten endast gäller för tillverkare som är etablerade utanför gemenskapen och alltså inte kan ha någon negativ inverkan på den fria rörligheten av varor mellan medlemsstaterna. De skäl som har motiverat de nya reglerna är knappast specifika endast för den typ av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet. Det ligger exempelvis i sakens natur att det är betydligt enklare att kontrollera att en tillverkare uppfyller sina skyldigheter enligt direktiven om tillverkaren är etablerad inom

gemenskapen än vad det annars skulle vara. Av praktiska skäl bör därför skyldigheten att utse en representant vara densamma oavsett vilken typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillverkas. Detsamma bör gälla i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

5.4 Förfaranden för EG-typgodkännande

5.4.1 Förfarandet vid EG-typgodkännande av fordon

Förslag: En tillverkare ska kunna välja mellan typgodkännande i flera steg, typgodkännande i ett steg och kombinerat typgodkännande om detta föreskrivs i det tillämpliga ramdirektivet. Dessa olika former av typgodkännande definieras i fordonsförordningen.

Bedömning: Direktivets bestämmelser om hur en ansökan om EG-typgodkännande ska göras, vad den ska innehålla etc. bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). Bestämmelserna i artikel 6.6–6.8 är dock redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 6.1* anges att tillverkaren kan välja mellan typgodkännande i flera steg, typgodkännande i ett steg och kombinerat typgodkännande. Denna bestämmelse saknar motsvarighet i fordonsförordningen, som därför bör kompletteras. Vidare bör dessa olika former av typgodkännande definieras i förordningen.

Till skillnad från det nya ramdirektivet reglerar direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG endast en enda form av typgodkännande (här bortses från typgodkännande i flera etapper enligt det sistnämnda direktivet), och innehåller alltså inte någon möjlighet för tillverkaren att välja mellan typgodkännande i flera steg, typgodkännande i ett steg och kombinerat typgodkännande. Det torde därför inte vara möjligt att låta de nya svenska bestämmelser som genomför artikel 6.1 urskillningslöst

gälla för tillverkare av alla typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. En enkel lösning på detta, som också underlättar för det fall en liknande ordning skulle införas även i direktiv 2002/24/EG och 2003/27/EG, är att i förordningstexten ange att valmöjligheten för tillverkaren gäller om detta föreskrivs i det tillämpliga ramdirektivet.

Artikel 6.2–6.5 innehåller, tillsammans med bilagor till direktivet, detaljerade bestämmelser om hur en ansökan om typgodkännande ska se ut och vilket underlag som ska lämnas till en sådan ansökan. Dessa bestämmelser bör genomföras av Vägverket.

I *artikel 6.6* anges att tillverkaren ska lämna ansökan till godkännandemyndigheten, att endast en ansökan får lämnas in för en viss fordonstyp och endast i en medlemsstat samt att en separat ansökan ska lämnas in för varje typ för vilken godkännande söks. Bestämmelsen motsvaras i allt väsentligt av 3 kap. 7 och 8 §§ fordonsförordningen.

I *artikel 6.7* anges att godkännandemyndigheten genom en motiverad begäran får anmoda tillverkaren att tillhandahålla ytterligare information som behövs för att ett beslut ska kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar. I *artikel 6.8* slutligen anges att tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon som krävs för att typgodkännandeförfarandet ska kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt. Innehållet i båda dessa bestämmelser återfinns redan i de allmänna skyldigheter för tillverkarna som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen, varför det inte krävs någon särskild åtgärd för att genomföra dessa delar av artikel 6. Det behövs inte någon bestämmelse som uttryckligen ger godkännandemyndigheten rätt att förelägga tillverkarna att fullgöra sina skyldigheter, utan det ligger i sakens natur att myndigheten får begära sådana kompletteringar som krävs för att typgodkännande ska kunna beviljas. Det ligger också i sakens natur att det ligger i tillverkarens eget intresse att efterkomma en sådan begäran, varför det inte finns anledning att överväga möjligheten till vitesföreläggande, se avsnitt 5.18.3 nedan.

5.4.2 Förfarandet vid EG-typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter

Bedömning: Direktivets bestämmelser om vad en ansökan om EG-typgodkännande ska innehålla bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). Bestämmelserna i artikel 7.1, 7.3 och 7.4 är dock redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: När det gäller EG-typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter framgår det av *artikel 7.1* att tillverkaren ska lämna ansökan till godkännandemyndigheten, att endast en ansökan får lämnas in för en viss typ av system, komponent eller separat teknisk enhet och endast i en medlemsstat, samt att en separat ansökan ska lämnas in för varje typ för vilken godkännande söks. Bestämmelsen motsvaras i allt väsentligt av 3 kap. 7 och 8 §§ fordonsförordningen.

I *artikel 7.2* anges att ansökan ska åtföljas av underlaget med det innehåll som anges i särdirektiven eller förordningarna. Denna bestämmelse bör genomföras av Vägverket.

I *artikel 7.3* anges att godkännandemyndigheten genom en motiverad begäran får anmoda tillverkaren att tillhandahålla ytterligare information som behövs för att ett beslut ska kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar. I *artikel 7.4* slutligen anges att tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som i enlighet med de tillämpliga särdirektiven eller förordningarna krävs för att genomföra de föreskrivna provningarna. Innehållet i båda dessa bestämmelser återfinns redan i de allmänna skyldigheter för tillverkarna som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen, varför det inte krävs någon särskild åtgärd för att genomföra dessa delar av artikel 7. När det gäller möjligheten för godkännandemyndigheten att förelägga en tillverkare att fullfölja sina skyldigheter hänvisas till resonemanget i avsnitt 5.4.1 ovan.

5.5 Genomförande av förfaranden för EG-typgodkännande

5.5.1 Allmänna bestämmelser

Förslag: Bestämmelsen i 3 kap. 12 § fordonsförordningen kompletteras så att det framgår att även allvarliga skador på miljön, folkhälsan eller arbetsmiljön kan utgöra grund för avslag på en ansökan om EG-typgodkännande, i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga ramdirektivet. I sådana fall ska godkännandemyndigheten, utöver vad som anges i 3 kap. 13 § andra stycket, underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt kommissionen om skälen för beslutet.

Bestämmelsen i 3 kap. 13 § andra stycket inskränks till att endast gälla vid typgodkännande av fordon.

Bedömning: Bestämmelserna i artikel 8.1 och 8.2 om utfärdande av EG-typgodkännande m.m. är redan genomförda i svensk rätt. De administrativa bestämmelserna i artikel 8.4–8.8 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen

Åtgärder för produktionsöverensstämmelse

Av *artikel 8.1* framgår att innan en medlemsstat utfärdar ett EG-typgodkännande måste den försäkra sig om att de förfaranden som avses i artikel 12 har genomförts på ett vederbörligt och tillfredsställande sätt. De förfaranden som avses i artikel 12 är åtgärder för produktionsöverensstämmelse. I artikel 12 hänvisas till en bilaga till direktivet, där det anges att godkännandemyndigheten innan den beviljar EG-typgodkännande ska kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och för-

faranden som ger en effektiv kontroll av att komponenter, system, separata tekniska enheter och fordon under tillverkning överensstämmer med den godkända typen. En sådan reglering finns redan i 3 kap. 9 § fordonsförordningen.

Utfärdande av EG-typgodkännande

I artikel 8.2 anges rent allmänt att medlemsstaterna ska utfärda EG-typgodkännanden i enlighet med artiklarna 9 och 10. Artiklarna 9 och 10 innehåller särskilda bestämmelser för fordon respektive för system, komponenter eller separata tekniska enheter (se avsnitt 5.5.2 respektive 5.5.3 nedan). Artikel 8.2 saknar alltså självständig betydelse och torde kunna anses vara genomförd redan genom bestämmelsen i 3 kap. 2 § första stycket fordonsförordningen, som stadgar att EG-typgodkännande ska meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller de tillämpliga kraven i direktiven.

Produkter som utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten m.m.

Artikel 8.3 stadgar att om en medlemsstat finner att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, trots att den uppfyller bestämmelserna, utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan får medlemsstaten vägra att bevilja EG-typgodkännande. Den ska då omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.

Bestämmelsen i artikel 8.3 motsvaras delvis av 3 kap. 12 § fordonsförordningen, som stadgar att en ansökan om EG-typgodkännande ska avslås trots att angivna krav är uppfyllda, om fordonet, systemet, komponenten eller den tekniska enheten utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten. För att bestämmelsen

ska vara helt i överensstämmelse med direktivet behöver den dock kompletteras, så att det framgår att även allvarliga skador på miljön eller folkhälsan kan utgöra grund för avslag på en ansökan om EG-typgodkännande.

Ett problem i sammanhanget är emellertid att förutsättningarna för att avslå en ansökan om EG-typgodkännande trots att föreskrivna krav är uppfyllda inte är helt likartade enligt de tre ramdirektiven. Artikel 4.6 i direktiv 2002/24/EG anger, liksom artikel 4.2 i det gamla ramdirektivet, endast trafiksäkerhetsskäl som grund för avslag, medan däremot artikel 4.2 i direktiv 2003/37/EG även gör det möjligt för godkännandemyndigheten att avslå en ansökan om EG-typgodkännande med hänvisning till att det finns risk för allvarlig fara för miljö eller arbetsmiljö. Det torde inte vara EG-rättsligt möjligt att utan åtskillnad låta samtliga angivna grunder för avslag vara tillämpliga för alla typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter. Möjligen skulle man ur ett EG-rättsligt perspektiv i stället kunna tänka sig en ”minimilösning”, eftersom direktivet endast anger att godkännandemyndigheten *får* vägra att bevilja ett EG-typgodkännande, inte att den måste göra det. Detta skulle emellertid kunna få den olyckliga konsekvensen att det blev lättare att få exempelvis miljöskadliga fordon godkända i Sverige än i andra medlemsstater.

Slutsatsen blir att det bör vara möjligt för godkännandemyndigheten att vägra att bevilja EG-typgodkännande med hänvisning till miljö, folkhälsa eller arbetsmiljö i de fall detta är möjligt enligt det tillämpliga ramdirektivet.

Bestämmelsen att godkännandemyndigheten ska underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt kommissionen om skälen för ett beslut om avslag med stöd av artikel 8.3 kan lämpligen föras in som ett nytt tredje stycke i 3 kap. 13 § (se nedan).

Typgodkännandeintyg

I *artikel 8.4* anges att EG-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med en viss metod som närmare anges i en bilaga till direktivet. Detaljbestämmelser av denna karaktär bör genomföras av Vägverket.

I *artikel 8.5* anges att godkännandemyndigheten inom tjugo arbetsdagar ska sända en kopia av intyget om EG-typgodkännande, inklusive bilagor, för varje fordonstyp som den har godkänt till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater. Papperskopian får ersättas av en elektronisk fil. Enligt *artikel 8.6* ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet. Av *artikel 8.7* följer att godkännandemyndigheten var tredje månad ska sända en förteckning till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater över de EG-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter som de har beviljat, ändrat, vägrat att bevilja eller återkallat under föregående tremånadersperiod. Förteckningen ska innehålla vissa uppgifter som närmare anges i en bilaga till direktivet. Dessutom ska, enligt *artikel 8.8*, en medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande på begäran av en annan medlemsstat sända över en kopia av EG-typgodkännandet inklusive bilagor. Detta ska göras inom tjugo arbetsdagar efter det att begäran mottagits. Papperskopian får ersättas av en elektronisk fil.

I 3 kap. 13 § fordonsförordningen anges att om en ansökan om EG-typgodkännande beviljas eller avslås eller om ett EG-typgodkännande återkallas ska godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. I det fall en ansökan beviljas ska de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges i intyget. Vidare anges att godkännandemyndigheten ska lämna en kopia av typgodkännandeintyget till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Den bestämmelsen bör, i enlighet med ordalydelsen i direktivet,

inskränkas till att endast gälla vid typgodkännande av fordon. I övrigt bör bestämmelserna i artikel 8.5–8.8, som snarast är av administrativ karaktär, genomföras av Vägverket.

5.5.2 Särskilda bestämmelser för fordon

Förslag: 3 kap. 10 § fordonsförordningen korrigeras, så att EG-typgodkännande *ska* beviljas för typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat och som uppfyller de tekniska kraven i tillämpliga särdirektiv.

Bedömning: Direktivets bestämmelser om hur ett EG-typgodkännandeintyg ska se ut och vilka uppgifter ett sådant intyg ska innehålla bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: *Artikel 9* innehåller, som redan nämnts, särskilda bestämmelser för EG-typgodkännande av fordon. Artikel 9 är tämligen allmänt hållen och innehåller huvudsakligen bestämmelser av administrativ karaktär med hänvisning till utförliga bilagor till direktivet. *Artikel 9.1* anger endast att medlemsstaterna ska bevilja EG-typgodkännande för fordonstyper som uppfyller de tekniska kraven i tillämpliga rättsakter samt vilka förfaranden som ska tillämpas. Bestämmelsen motsvaras av stadgandet i 3 kap. 10 § fordonsförordningen, som anger att EG-typgodkännande *får* beviljas för typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat och som uppfyller de tekniska kraven i tillämpliga särdirektiv. För att uppnå full överensstämmelse med direktivet bör emellertid den bestämmelsen korrigeras något, så att typgodkännande *ska* beviljas om angivna förutsättningar är uppfyllda (jfr 3 kap. 2 §).

Artikel 9.2 innehåller motsvarande bestämmelser som artikel 9.1 men avser endast etappvis typgodkända fordon. Även denna bestämmelse motsvaras av 3 kap. 10 § fordonsförordningen, som i andra stycket anger att vid etappvis typgodkännande ska hänsyn tas till den produktionsetapp som en fordonstyp befinner sig i. Ytterligare genomförandeåtgärder behövs inte.

Artikel 9.3–9.7 innehåller bestämmelser om hur ett EG-typgodkännandeintyg ska se ut och vilka uppgifter som intyget ska innehålla. Sådana administrativa bestämmelser bör genomföras av Vägverket.

5.5.3 Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter

Förslag: Om komponenter eller separata tekniska enheter ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon enligt ett särdirektiv till det nya direktivet, ska även komponenten eller den separata tekniska enheten vad avser beskaffenheten anses stämma överens med kraven i fordonsförordningen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Detta gäller dock inte om någonting annat anges i den tillämpliga rättsakten.

Bedömning: Bestämmelserna i artikel 10.1 och 10.2 är redan genomförda i svensk rätt. Delar av artikel 10.4 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). I övrigt är bestämmelsen redan genomförd i svensk rätt.

Skälen för förslaget och bedömningen: *Artikel 10.1* och *10.2* motsvarar artikel 9.1 men avser system respektive komponenter och tekniska enheter i stället för fordon. Bestämmelserna motsvaras av stadgandet i 3 kap. 10 § fordonsförordningen. Utöver den mindre justering av 3 kap. 10 § fordonsförordningen som behandlats i avsnitt 5.5.2 ovan krävs inte några åtgärder för att genomföra artikel 10.1 och 10.2.

I *artikel 10.3* anges att om komponenter eller separata tekniska enheter, oavsett om de är avsedda för reparation, service eller underhåll, också ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon, krävs inte något ytterligare godkännande för komponenten eller den separata tekniska enheten om detta inte krävs enligt den tillämpliga rättsakten. Denna bestämmelse är ny i förhållande till det tidigare typgodkännandedirektivet, och saknar motsvarighet i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Bestämmelsen kan lämpligen genomföras i svensk rätt genom ett tillägg till 2 kap. 7 § fordonsförordningen, som anger i vilken utsträckning system, komponenter och separata tekniska enheter ska anses stämma överens med kraven i denna förordning och i föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen. Tillägget bör endast gälla vid typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet.

Artikel 10.4 reglerar vad som gäller om en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar ett särdrag endast i kombination med andra delar av fordonet, och dess överensstämmelse med kraven därför endast kan kontrolleras när denna komponent eller separata tekniska enhet fungerar i kombination med dessa andra delar av fordonet. I sådant fall ska EG-typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande omfattning. Eventuella begränsningar och särskilda monteringskrav ska anges i EG-typgodkännandeintyget. Om en sådan komponent eller separat teknisk enhet monteras av fordonstillverkaren ska det i samband med godkännandet av fordonet kontrolleras att eventuella användningsbegränsningar eller monteringskrav har iakttagits. Bestämmelsen har till största delen sin motsvarighet i 3 kap. 11 § andra stycket och 3 kap. 13 § första stycket fordonsförordningen. Sista meningen bör dock genomföras av Vägverket.

5.5.4 Provingar för EG-typgodkännande

Bedömning: Detaljbestämmelser i direktivet om hur provingar för EG-typgodkännande ska gå till bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). I övrigt är bestämmelserna i artikel 11 redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 11* och i där angivna bilagor till direktivet beskrivs närmare hur provingar för EG-typgodkännande ska gå till. Artikelns motsvaras i sina huvuddrag av bestämmelsen i 3 kap. 2 § andra stycket fordonsförordningen, som anger att ett EG-typgodkännande kan meddelas på grundval av proving som har utförts av en teknisk tjänst i enlighet med det tillämpliga direktivet, eller av proving som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land. De mer detaljerade bestämmelserna i artikel 11 och i de bilagor som artikeln hänvisar till bör genomföras av Vägverket.

5.5.5 Åtgärder för produktionsöverensstämmelse

Bedömning: Detaljbestämmelser i direktivet om åtgärder för produktionsöverensstämmelse bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). I övrigt är bestämmelserna i artikel 12 redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 12* regleras vad som gäller för åtgärder för produktionsöverensstämmelse. I *artikel 12.1* anges att den medlemsstat som beviljar ett EG-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med en bilaga till direktivet – vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater – för att kontrollera att tillräckliga åtgärder har vidtagits för att se till att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna överensstämmer med den godkända

typen. Medlemsstaten ska också, enligt *artikel 12.2*, kontrollera att de åtgärder som avses även fortsättningsvis är tillräckliga och att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna även fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen. I en bilaga till direktivet anges närmare vilka metoder som får användas för kontrollen. När en medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande konstaterar att de åtgärder som anges i punkten 1 inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna åtgärder och kontrollplaner eller har upphört att tillämpas ska den medlemsstaten, enligt *artikel 12.3*, vidta nödvändiga åtgärder för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt.

Som angetts i avsnitt 5.5.1 ovan finns det en bestämmelse i 3 kap. 9 § fordonsförordningen som stadgar att godkännandemyndigheten innan den beviljar ett EG-typgodkännande ska kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den godkända typen. I 3 kap. 19 § anges att godkännandemyndigheten ska se till att en fortlöpande kontroll sker av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt. Av 3 kap. 20 § framgår att om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller typgodkännandemärke inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt så ska myndigheten vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att produkterna på nytt tillverkas i enlighet med den godkända typen. Möjligheten för godkännandemyndigheten att återkalla ett typgodkännande om fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den godkända typen framgår av 2 kap. 5 § fordonslagen. I övrigt bör mer detaljerade bestämmelser om åtgärder för produktionsöverensstämmelse genomföras av Vägverket.

5.6 Ändringar av EG-typgodkännanden

5.6.1 Allmänna bestämmelser

Bedömning: Bestämmelserna om ändringar av EG-typgodkännande i artikel 13 är redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 13.1* anges att tillverkaren utan dröjsmål ska underrätta den medlemsstat som har beviljat EG-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i det tekniska underlaget. Den medlemsstaten ska sedan besluta vilket förfarande som ska tillämpas. Vid behov får medlemsstaten, i samråd med tillverkaren, besluta att ett nytt EG-typgodkännande ska beviljas. Ansökan om ändring av ett EG-typgodkännande ska, enligt *artikel 13.2*, endast lämnas in till den medlemsstat som beviljade det ursprungliga EG-typgodkännandet. Om medlemsstaten finner att en ändring kräver att nya kontroller eller provningar utförs ska den, enligt *artikel 13.3*, underrätta tillverkaren om detta. Förfarandena i de följande två artiklarna (se avsnitt 5.6.2 och 5.6.3 nedan) ska endast tillämpas efter det att de nödvändiga nya kontrollerna eller provningarna har utförts med tillfredsställande resultat.

Skyldigheten för en tillverkare att anmäla till godkännandemyndigheten om uppgifterna i det tekniska underlaget eller informationsdokumentet ändras framgår av 3 kap. 17 § fordonsförordningen. Av 3 kap. 18 § framgår att godkännandemyndigheten efter en sådan ändring ska underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder och att myndigheten kan besluta om ny kontroll eller provning. Att en ansökan ska avvisas om en annan ansökan som avser samma typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet tidigare har gjorts i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet framgår av 3 kap. 8 §. Genom dessa tre paragrafer är bestämmelserna i artikel 13 redan genomförda i svensk rätt.

5.6.2 Särskilda bestämmelser för fordon

Bedömning: Artikel 14 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: *Artikel 14* innehåller särskilda bestämmelser för fordon när det gäller ändringar av EG-typgodkännanden. I artikeln regleras bl.a. hur rättelseblad till det tekniska underlaget alternativt ett ändrat EG-typgodkännandepåskrift ska utfärdas. Sådana bestämmelser av administrativ karaktär bör genomföras av Vägverket.

5.6.3 Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter

Bedömning: Artikel 15 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: *Artikel 15* innehåller motsvarande bestämmelser som artikel 14, men för system, komponenter och separata tekniska enheter. Även denna artikel bör genomföras av Vägverket.

5.6.4 Utfärdande av och meddelande om ändringar

Bedömning: Artikel 16 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: I *artikel 16* anges att om en utvidgning eller en rättelse har företagits så ska godkännandemyndigheten utan omotiverat dröjsmål utfärda det uppdaterade EG-godkännandepåskriften alternativt de reviderade dokumenten

eller den konsoliderade, uppdaterade versionen till den sökande. Sådana bestämmelser av administrativ karaktär bör genomföras av Vägverket.

5.7 Giltigheten av EG-typgodkännanden för fordon

Förslag: Ett typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet, när tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning. En bestämmelse med detta innehåll förs in i fordonslagen. Vidare införs i fordonsförordningen en skyldighet för tillverkarna att underrätta godkännandemyndigheten om att ett EG-typgodkännande för fordon ska upphöra att gälla. Godkännandemyndigheten ska underrätta godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ett EG-typgodkännande upphör att gälla.

Bestämmelserna i 5 kap. 8 § fordonsförordningen om att typintyg inte får utfärdas om nya krav på fordons beskaffenhet har blivit obligatoriska, och om ogiltighet av typintyg som utfärdats innan nya tekniska krav blev obligatoriska, upphävs.

Bedömning: Direktivets bestämmelser om hur och i vilken tid godkännandemyndigheten ska underrätta godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om att ett EG-typgodkännande upphör att gälla bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 17* regleras hur ett EG-typgodkännande kan upphöra att gälla. I *artikel 17.1*

anges att ett EG-typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordons-typen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet, när tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning. Om bara en variant eller en version av en fordonstyp upphör att gälla blir, enligt *artikel 17.2*, EG-typgodkännandet av fordonet bara ogiltigt för denna variant eller version. När tillverkningen av en fordonstyp slutgiltigt upphör ska tillverkaren, enligt *artikel 17.3*, underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EG-typgodkännandet för det fordonet. Myndigheten ska i sin tur underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter. Vidare följer av *artikel 17.4* att tillverkaren ska underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EG-typgodkännandet om ett EG-typgodkännande upphör att gälla. Godkännandemyndigheten ska utan omotiverat dröjsmål meddela all relevant information till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, så att artikel 27 (som innehåller bestämmelser om fordon i slutserier) vid behov ska kunna tillämpas.

Uttryckliga bestämmelser om att ett EG-typgodkännande kan upphöra att gälla utan att det har återkallats av godkännandemyndigheten är någonting nytt i förhållande till det tidigare ramdirektivet, och saknas i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Samtidigt kan det konstateras att regelverket redan idag tillämpas på det sätt som beskrivs i artikel 17. Det får nämligen anses vara underförstått att ett typgodkännande inte kan läggas till grund för registrering exempelvis om nya tekniska krav har blivit obligatoriska. Det kan även nämnas att när det gäller nationella typgodkännanden anges i 5 kap. 8 § fordonsförordningen att typintyg inte får utfärdas för ett fordon som, på grund av att nya eller ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet eller utrustning har trätt i kraft efter det att ett nationellt typgodkännande meddelats, inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning. Vidare anges att ett typ-

intyg som utfärdats innan ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning trätt i kraft inte längre är giltigt. Artikel 17 innebär alltså inte några större förändringar i praktiken. För tydlighetens skull bör emellertid bestämmelser om hur ett typgodkännande kan upphöra att gälla föras in i fordonslagen. Av anförda skäl bör dessa bestämmelser kunna tillämpas generellt på alla slags typgodkännanden av fordon, varvid den särskilda regleringen 5 kap. 8 § fordonsförordningen kan upphävas.

En skyldighet för tillverkaren att underrätta godkännandemyndigheten om tillverkningen upphör finns redan i 3 kap. 17 § fordonsförordningen. I samma paragraf bör även införas en skyldighet för tillverkare av fordon att underrätta godkännandemyndigheten om ett EG-typgodkännande ska upphöra av någon annan anledning.

I 3 kap. 18 § anges att godkännandemyndigheten efter en anmälan om ändring enligt 17 § ska underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder och att myndigheten då kan besluta om ny kontroll eller provning. Bestämmelsen bör kompletteras med en skyldighet för godkännandemyndigheten att underrätta godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom EES om att ett EG-typgodkännande upphör. Närmare bestämmelser om hur detta ska gå till och inom vilken tid bör, liksom när det gäller underrättelser enligt 3 kap. 13 § (se avsnitt 5.5.1 ovan), regleras av Vägverket.

5.8 Intyg om överensstämmelse och märkning

5.8.1 Intyg om överensstämmelse

Bedömning: Bestämmelserna i artikel 18.1 om utfärdande av intyg om överensstämmelse är redan genomförda i svensk rätt. Artikel 18.2–18.8, som innehåller mer detaljerade bestämmelser bl.a. om hur ett intyg om överensstämmelse ska utformas, bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: Av *artikel 18.1* framgår att en tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande av fordon ska utfärda ett intyg om överensstämmelse som ska åtfölja varje fordon – vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt – som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. Denna artikel motsvaras av en bestämmelse i 3 kap. 14 § fordonsförordningen. *Artikel 18.2–18.6* innehåller närmare bestämmelser om hur intyget om överensstämmelse ska vara utformat. Bland annat framgår att det ska avfattas på ett av gemenskapens officiella språk, att det ska utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfälska och att det ska ha ett visst löpnummer. I *artikel 18.7* anges att tillverkaren på elektronisk väg får sända över uppgifter eller information i intyget om överensstämmelse till medlemsstatens registermyndighet. Av *artikel 18.8* framgår att endast tillverkaren har rätt att utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse och att ordet ”dubblett” ska synas tydligt på framsidan på dubbletten. Dessa detaljerade bestämmelser bör genomföras av Vägverket.

5.8.2 EG-typgodkännandemärke

Bedömning: Detaljerade bestämmelser i direktivet om hur ett EG-typgodkännandemärke ska utformas bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket). Bestämmelserna i artikel 19 om användande av EG-typgodkännandemärke m.m. är dock redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 19* anges att tillverkaren av en komponent eller separat teknisk enhet, oavsett om denna ingår i ett system eller inte, ska på varje komponent eller enhet som tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen fästa ett EG-typgodkännandemärke i enlighet med det tillämpliga särdirektivet eller den tillämpliga förordningen. Om inget EG-typgodkännandemärke krävs, ska tillverkaren åtminstone anbringa sitt handelsnamn eller varumärke samt typbeteckning och/eller identifikationsnummer. EG-typgodkännandemärket ska utformas i enlighet med bestämmelser som närmare anges i en bilaga till direktivet. Artikel 19 motsvaras i sina huvuddrag av en bestämmelse i 3 kap. 16 § fordonsförordningen. Mer detaljerade bestämmelser om hur ett EG-typgodkännandemärke ska utformas bör genomföras av Vägverket.

5.9 Ny teknik eller nya principer som är oförenliga med bestämmelserna i särdirektiven

5.9.1 Undantag för ny teknik eller nya principer

Förslag: EG-typgodkännande enligt det nya ramdirektivet och enligt direktiv 2002/24/EG får meddelas för ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet där teknik eller principer utnyttjas som är oförenliga med ett eller flera särdirektiv, förutsatt att kommissionen har gett sitt tillstånd till det. I avvaktan på ett sådant tillstånd får ett särskilt EG-typgodkännande meddelas för en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget.

EG-typgodkännande enligt direktiv 2003/37/EG får meddelas för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet där teknik eller principer utnyttjas som är oförenliga med ett eller flera särdirektiv, förutsatt att kommissionen har gett sitt tillstånd till det. I avvaktan på ett sådant tillstånd får ett särskilt EG-typgodkännande meddelas.

Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd till EG-typgodkännande, upphör ett särskilt EG-typgodkännande att gälla sex månader efter kommissionens beslut. Godkännandemyndigheten ska omedelbar underrätta tillverkaren om detta.

På begäran av tillverkaren eller fordonsägaren ska godkännandemyndigheten besluta om ett särskilt EG-typgodkännande som har meddelats av en godkännandemyndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska gälla i Sverige eller inte.

Bedömning: Detaljbestämmelserna i artikel 20 i det nya ramdirektivet och i artikel 11 i direktiv 2003/37/EG bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen

Direktivet

I *artikel 20* finns bestämmelser som ger en möjlighet att typgodkänna ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet trots att den teknik eller de principer som utnyttjas är oförenliga med bestämmelserna i ett eller flera särdirektiv. En förutsättning för att medlemsstaterna ska få meddela typgodkännande i ett sådant fall är att kommissionen har lämnat sitt tillstånd i enlighet med ett förfarande som närmare beskrivs i artikel 40.3. I avvaktan på kommissionens beslut huruvida tillstånd beviljas eller inte får medlemsstaten bevilja ett tillfälligt godkännande, som bara gäller för det egna territoriet, för en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget, förutsatt att den utan dröjsmål underrättar kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta och lämnar viss information i samband med detta. Andra medlemsstater får besluta att godta ett sådant tillfälligt godkännande på sitt territorium. Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd ska medlemsstaten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännandet om att detta kommer att upphävas sex månader efter kommissionens beslut. Fordon som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga typgodkännandet innan det upphävdes ska dock kunna registreras, försäljas eller tas i bruk i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga typgodkännandet. Artikel 20 tillämpas inte om ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med en FN/ECE-föreskrift som gemenskapen har anslutit sig till. Sådana föreskrifter anses nämligen vara likvärdiga med direktiv eller förordningar, och därmed uppstår inte något behov av att tillämpa artikel 20 i dessa fall.

Genomförandet av artikel 20

Möjligheten att meddela typgodkännande för ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet även om kraven i direktiven inte är uppfyllda bör, liksom möjligheten att meddela ett provisoriskt typgodkännande i avvaktan på kommissionens beslut, tas in i fordonsförordningen. Mer detaljerade bestämmelser om hur detta ska gå till bör dock återfinnas i Vägverkets föreskrifter.

Det saknas egentlig anledning att i författningstexten ange att ett provisoriskt typgodkännande endast har nationell giltighet, eftersom det faktiskt är tillåtet för andra medlemsstater att godta godkännandet och eftersom det hur som helst inte är möjligt att genom svensk lagstiftning styra utländska myndigheter. Emellertid bör det på något sätt markeras att det är fråga om en mycket speciell form av EG-typgodkännande. Det är inte möjligt att redan i typgodkännandeintyget ange godkännandets giltighetstid, eftersom slutdatumet är beroende av när kommissionen fattar sitt beslut. I författningstexten har i stället valts att kalla den här typen av godkännande för ett "särskilt" EG-typgodkännande. Det bör sedan ankomma på Vägverket att i sina föreskrifter närmare ange hur man ska kunna skilja på "särskilda" EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av artikel 20 och "vanliga" typgodkännanden.

Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd till EG-typgodkännande ska ett särskilt EG-typgodkännande som har meddelats i avvaktan på detta beslut automatiskt upphöra att gälla efter sex månader från beslutet. Detta bör framgå av fordonsförordningen. Det krävs således inte att godkännandemyndigheten fattar något formellt beslut om att återkalla det särskilda godkännandet. Däremot ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta.

I vilken utsträckning särskilda EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av artikel 20 kan läggas till grund för registrering behandlas i avsnitt 5.12.2 nedan. Se även strax nedan om

vad som bör gälla beträffande särskilda EG-typgodkännanden som har meddelats av en utländsk godkännandemyndighet.

Mopeder, motorcyklar och traktorer

En motsvarighet till artikel 20 fanns redan i det gamla ramdirektivet, nämligen i artikel 8.2 c, och finns även i artikel 11 i direktiv 2003/37/EG. Vidare hänvisar artikel 16 i direktiv 2002/24/EG till artikel 8.2 c i det gamla ramdirektivet. Ingen av dessa bestämmelser synes vara genomförda i svensk rätt.

När det gäller mopeder och motorcyklar kan det konstateras att hänvisningen i direktiv 2002/24/EG i fortsättningen ska läsas som en hänvisning till artikel 20 i det nya ramdirektivet, se artikel 49. De bestämmelser som införs för att genomföra artikel 20 kan således tillämpas även i fråga om sådana fordon.

När det gäller traktorer skiljer sig regleringen i direktiv 2003/37/EG något från det nya ramdirektivet. En skillnad är att det nya ramdirektivet anger att en ansökan hos kommissionen om tillstånd till EG-typgodkännande får göras i fråga om ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, medan det tillfälliga typgodkännandet får avse en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget. I direktiv 2003/37/EG däremot talas om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter både när det gäller det tillfälliga och det "slutliga" godkännandet. Denna skillnad mellan de båda direktiven är så stor att det inte torde vara möjligt att utan vidare tillämpa samma bestämmelser för traktorer som för övriga fordonsslag. Huvuddragen i bestämmelserna om ny teknik och nya principer i direktiv 2003/37/EG bör därför införlivas i svensk rätt genom en egen paragraf i fordonsförordningen. De mer detaljerade bestämmelser som anges i artikel 11 i det direktivet bör genomföras av Vägverket.

En annan skillnad är att det inte anges i direktiv 2003/37/EG att ett typgodkännande som meddelats i avvaktan på kommissionens beslut ska upphävas om kommissionen avslår ansökan. Emellertid anges att det är fråga om ett temporärt godkännande.

Det får därmed i vart fall anses vara underförstått att även ett sådant särskilt EG-typgodkännande ska upphöra att gälla efter en viss tid om kommissionen inte lämnar tillstånd till EG-typgodkännande. Mot denna bakgrund bör samma bestämmelser om det särskilda godkännandets upphörande kunna tillämpas som de som anges i det nya ramdirektivet.

Särskilda EG-typgodkännanden som har meddelats utomlands

Som nämnts ovan har ett särskilt EG-typgodkännande som har meddelats i avvaktan på kommissionens beslut i princip endast nationell giltighet. Dock får andra medlemsstater acceptera godkännandet om de så önskar. Till skillnad från när det gäller EG-typgodkännanden av fordon i små serier enligt direktiv 2003/37/EG (se avsnitt 5.10.2 nedan) och nationellt typgodkännande av fordon i små serier enligt det nya ramdirektivet (se avsnitt 5.10.3 nedan), anger direktivet inte hur detta ska gå till. Eftersom det är fråga om ett godkännande av en hel fordonstyp, eller i förekommande fall en typ av system, komponenter eller separata tekniska enheter, är det inte lämpligt att frågan prövas av ett besiktningsorgan eller av Vägverket i varje enskilt fall. I stället bör det vara möjligt för tillverkaren eller en fordonsägare att vända sig till godkännandemyndigheten för att få ett beslut om det särskilda EG-typgodkännandet som sådant ska gälla i Sverige eller inte. Ett särskilt EG-typgodkännande som efter beslut av godkännandemyndigheten ska gälla i Sverige bör jämföras med ett sådant som har meddelats här.

5.9.2 Nödvändiga åtgärder

Bedömning: Artikel 21 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 21* beskrivs vilka åtgärder som kommissionen ska vidta för att anpassa de berörda direktiven eller förordningarna till den tekniska utvecklingen om den finner att det finns goda skäl att bevilja ett undantag enligt artikel 20. Den artikeln behöver inte genomföras i svensk rätt.

5.10 Fordon som tillverkas i små serier

5.10.1 Inledning

Fordon som tillverkas i små serier intar en särställning enligt samtliga ramdirektiv, vilket gör att sådana fordon kan typgodkännas trots att de inte uppfyller alla de tekniska krav som normalt ställs på fordon. I vissa avseenden skiljer sig emellertid regleringarna i de olika direktiven från varandra, vilket komplicerar det svenska genomförandet.

I det gamla ramdirektivet anges att medlemsstaterna på tillverkarens begäran får bevilja undantag från ett eller flera av kraven i ett eller flera av särdirektiven för fordon som tillverkas i små serier. Medlemsstaterna ska varje år till kommissionen överlämna en förteckning över godkännanden av fordon i sådana serier. Dessutom ska en medlemsstat som beviljar ett sådant tillstånd överlämna en kopia av typgodkännandeintyget till de övriga medlemsstaterna, vilka inom tre månader ska besluta om de ska erkänna typgodkännandet för fordon som ska registreras inom deras territorium och i så fall för vilket antal. I princip används samma teknik i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. En viktig skillnad är dock att direktiv 2003/37/EG kallar den här typen av typgodkännande för EG-typgodkännande, medan det i direktiv 2002/24/EG anges att ett sådant typgodkännande inte får benämnas EG-typgodkännande. Huruvida ett typgod-

kännande av fordon i små serier enligt direktiv 70/156/EEG ska anses vara ett EG-typgodkännande framgår inte helt klart av själva direktivet. I Sverige har man emellertid utgått från att det är fråga om ett EG-typgodkännande.

Bestämmelserna i de nu gällande ramdirektiven har genomförts på följande sätt. I 3 kap. 21 § fordonsförordningen anges att godkännandemyndigheten får i fråga om fordon medge undantag från ett eller flera av kraven i ett eller flera av särdirektiven för fordon som tillverkas i små serier och för fordon i slutserier. I 3 kap. 22 § anges att godkännandemyndigheten får i fråga om mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar medge undantag från kraven i särdirektiven för fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för tillverkning i små serier eller för försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret eller offentliga arbeten. Slutligen anges i 2 kap. 6 § att ett EG-typgodkänt fordon ska anses stämma överens med kraven i förordningen och i de föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordons beskaffenhet och utrustning, men att detta inte gäller bl.a. för fordon som har tillverkats i små serier.

I det nya ramdirektivet har man valt att reglera typgodkännandet av små serier på två olika sätt. För det första införs harmoniserade tekniska krav som minst måste vara uppfyllda för att fordon i små serier ska kunna få ett EG-typgodkännande. Ett sådant EG-typgodkännande ska godkännas i övriga medlemsstater på samma sätt som vilket EG-typgodkännande som helst. För det andra ges en möjlighet att meddela nationellt typgodkännande för fordon i små serier. För sådana godkännanden gäller samma regler som tidigare.

De nya bestämmelserna om typgodkännande av fordon i små serier föranleder vissa ändringar i den svenska lagstiftningen. Dessutom finns det skäl att se över hur direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG har genomförts i svensk rätt när det gäller fordon i små serier.

5.10.2 EG-typgodkännande av små serier

Förslag: 3 kap. 21 § fordonsförordningen, som handlar om undantag för fordon i små serier, inskränks till att endast gälla fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG, dvs. traktorer. 3 kap. 22 § upphävs.

När ett EG-typgodkännande av en liten serie har meddelats med stöd av 3 kap. 21 § fordonsförordningen ska godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som tillverkaren har angett. När en godkännandemyndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har fattat ett beslut i fråga om ett svenskt typgodkännande ska godkännandemyndigheten sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

Godkännandemyndigheten ska årligen till kommissionen överlämna en lista över sådana godkännanden som har meddelats med stöd av 3 kap. 21 § fordonsförordningen.

Om en kopia av ett typgodkännandeintyg för fordon i små serier som har utfärdats med stöd av 2003/37/EG översänds till godkännandemyndigheten från en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska godkännandemyndigheten besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

Skälen för förslaget

Fordon som omfattas av det nya ramdirektivet

Möjligheten till EG-typgodkännande av fordon som tillverkas i små serier regleras i *artikel 22* i det nya ramdirektivet. Av en bilaga till direktivet framgår att denna möjlighet endast avser

fordon av kategori M1, dvs. i princip personbilar, och att antalet enheter av den fordonstyp som ska registreras, försäljas eller tas i bruk per år inom gemenskapen inte får överstiga 1 000 st. De krav som fordon i små serier minst måste uppfylla för att få ett EG-typgodkännande framgår också av en bilaga till direktivet. Artikel 22 tillämpas inte för fordon avsedda för särskilda ändamål.

Eftersom förutsättningarna för att meddela EG-typgodkännande för fordon som tillverkas i små serier alltså framgår direkt av det nya ramdirektivet, och möjligheten för medlemsstaterna att själva bestämma vilka undantag som ska medges har tagits bort (se dock avsnitt 5.10.2 nedan angående nationellt typgodkännande av små serier), bör 3 kap. 21 § fordonsförordningen upphävas såvitt avser fordon som omfattas av det nya direktivet (se vidare avsnitt 5.12.3 nedan om fordon i slutserier). Dessutom krävs ändringar i Vägverkets fordonsföreskrifter. Möjligheten att bevilja EG-typgodkännande enligt de regler som gäller för fordon som tillverkas i små serier får anses följa redan av 2 kap. 2 § fordonsförordningen, som ju stadgar att ett EG-typgodkännande ska meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller de tillämpliga kraven i direktiven. Tillämpliga krav i fråga om fordon som tillverkas i små serier framgår av artikel 22 och av där angiven bilaga.

Mopeders och motorcyklar

Som har påpekats ovan anges i direktiv 2002/24/EG att ett intyg om typgodkännande som har meddelats med avvikelse från de tekniska krav som annars gäller, bl.a. när det gäller fordon i små serier, inte får benämnas "EG-typgodkännande". Därmed är det egentligen fråga om ett nationellt typgodkännande, vilket inte bör regleras i 3 kap. 21 och 22 §§ utan i 5 kap. fordonsförordningen. Se vidare avsnitt 5.10.3 nedan.

Traktorer

När det gäller traktorer står det klart att även småseriegodkännandet är ett EG-typgodkännande, om än med något mer begränsade verkningar än ett vanligt EG-typgodkännande. Bestämmelsen i 3 kap. 21 § bör alltså stå kvar, men begränsas till att endast avse fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG. Fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande av en liten serie enligt direktiv 2003/37/EG ska alltså vara undantagna från bestämmelsen i 2 kap. 6 § fordonsförordningen.

Godkännandemyndighetens skyldighet att årligen överlämna en förteckning över meddelade småseriegodkännanden till kommissionen bör föras in i en ny paragraf i 3 kap. fordonsförordningen. Detsamma gäller skyldigheten att sända en kopia av typgodkännandeintyget med bilagor till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren har angett. För att tillverkaren ska ha någon egentlig nytta av detta förfarande bör också anges att godkännandemyndigheten ska skicka en kopia av den utländska godkännandemyndighetens beslut till tillverkaren.

Om det kommer en kopia av ett typgodkännandeintyg från en annan medlemsstats godkännandemyndighet måste godkännandemyndigheten besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Det är med andra ord inte tillräckligt att avvakta med ett sådant ställningstagande till dess att ett visst fordon begärs registrerat med stöd av ett utländskt nationellt typgodkännande. Denna skyldighet för godkännandemyndigheten bör också regleras i 3 kap. fordonsförordningen. Där bör även anges att godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilket fordonet har godkänts inte motsvarar de krav som gäller här. Närmare bestämmelser om hur ett sådant beslut ska utformas, vilket inte anges i direktivet, hur kontakterna med den utländska godkännandemyndigheten ska gå till etc. bör emellertid genomföras av Vägverket.

Ett utländskt nationellt typgodkännande som enligt ett beslut av godkännandemyndigheten ska gälla i Sverige bör jämföras med ett typgodkännande som har meddelats här.

5.10.3 Nationellt typgodkännande av små serier

Förslag: Förfarandet med nationellt typgodkännande tillämpas på EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som tillverkas i små serier eller som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samt på terrängvagnar och motorredskap.

På begäran av en tillverkare av sådana fordon som omfattas av det nya ramdirektivet och som har meddelats ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier ska godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren har angett. När ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier har meddelats för ett fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG ska godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. När en godkännandemyndighet i en annan medlemsstat har fattat ett beslut i fråga om ett svenskt nationellt typgodkännande, ska godkännandemyndigheten sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

Om en kopia av ett intyg om nationellt typgodkännande av fordon i små serier översänds till godkännandemyndigheten från en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ska myndigheten besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

Ett fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning.

Bedömning: Direktivets bestämmelser om vad som avses med fordon som tillverkas i små serier och vilka krav sådana fordon ska uppfylla för att beviljas nationellt typgodkännande bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen

Allmänt om nationella typgodkännanden

Nationella typgodkännanden regleras i 5 kap. fordonsförordningen. I 5 kap. 1 § anges att ett nationellt typgodkännande ska meddelas för en typ av motordrivna fordon och släpfordon, dock inte moped klass II och terrängskoter, som uppfyller föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning samt de krav som avses i 7 § (krav i fråga om asbest, avgasrening etc.). Ett nationellt typgodkännande får meddelas på grundval av provning som utförts av ett besiktningsorgan för det kontrollområde som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen, se 5 kap. 1 och 5 §§ fordonsförordningen. Närmare bestämmelser finns i Vägverkets föreskrifter om nationellt typgodkännande av fordon. I 2 kap. 2 § anges att föreskrifterna inte tillämpas på godkännande av enstaka fordon, terrängskoter eller fordon som omfattas av det system för helfordonsgodkännande som anges i något av ramdirektiven.

För att öka överskådligheten bör det anges direkt i fordonsförordningen för vilka slag av fordon som nationellt typgodkännande kan meddelas. Däremot bör de krav som måste vara uppfyllda för att nationellt typgodkännande ska kunna meddelas även fortsättningsvis i allt väsentligt regleras i Vägverkets föreskrifter.

Möjligheten att meddela nationellt typgodkännande för en fordonstyp som omfattas av något av de tre ramdirektiven är begränsad i den utsträckning som anges i respektive direktiv.

Däremot finns det inte något krav på att en medlemsstat måste ha en system för nationellt typgodkännande av fordon, utan detta är frivilligt för medlemsstaterna. Detsamma gäller naturligtvis i fråga om fordon som över huvud taget inte omfattas av något direktiv. För svenskt vidkommande har det inte framkommit något behov av att utvidga möjligheterna till nationellt typgodkännande i förhållande till hur det ser ut idag.

I det följande behandlas förutsättningarna för att meddela nationella typgodkännanden för fordon som omfattas av det nya ramdirektivet eller av direktiv 2002/24/EG eller 2003/37/EG. I vilken utsträckning nationella typgodkännanden kan läggas till grund för registrering behandlas mer utförligt i avsnitt 5.12.2 nedan.

Fordon som omfattas av det nya ramdirektivet

För fordon som tillverkas i små serier och som inte uppfyller kraven för EG-typgodkännande anger *artikel 23* en möjlighet för godkännandemyndigheten att genom nationellt typgodkännande medge undantag från ett eller flera av kraven. En förutsättning för detta är att godkännandemyndigheten föreskriver relevanta alternativa krav. Bestämmelsen i *artikel 23* gäller alla typer av fordon som regleras i direktivet. Antalet enheter inom en fordonstyp som ska registreras, försäljas eller tas i bruk i en medlemsstat får dock inte överstiga det antal som anges i en bilaga till direktivet. Giltigheten av ett nationellt typgodkännande som meddelats med stöd av *artikel 23* är i princip begränsat till territoriet för den medlemsstat som har beviljat godkännandet. Dock ska godkännandemyndigheten på begäran av tillverkaren sända en kopia av typgodkännandeintyget med bilagor till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren har angett. Dessa medlemsstater har sedan 60 dagar på sig att besluta huruvida de godtar typgodkännandet. En medlemsstat får inte vägra ett typgodkännande om den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka

fordonet godkändes inte motsvarar dess egna. Vidare gäller att en medlemsstat ska tillåta att ett sådant fordon säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

Några andra möjligheter till nationellt typgodkännande av fordon som omfattas av det nya ramdirektivet än för fordon i små serier finns inte. När det gäller fordon för vilka typgodkännande enligt direktivet är frivilligt finns i och för sig inga begränsningar. Dock har det inte framkommit något behov av att kunna meddela nationellt typgodkännande för sådana fordon. Emellertid bör det finnas en möjlighet att meddela nationellt typgodkännande för fordon som över huvud taget inte är avsedda att tas i bruk på den europeiska marknaden utan som ska exporteras till länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Från EU:s sida finns det knappast något egentligt intresse av att i alla lägen kräva att sådana fordon ska uppfylla europeiska standarder, och för fordonsindustrin är det naturligtvis viktigare att fordonen uppfyller de krav som gäller på exportmarknaden än de som gäller här. Även om detta inte uttryckligen framgår av de olika ramdirektiven bör det kunna hävdas att direktiven inte kan anses omfatta sådana fordon.

Vägverkets skyldighet att på begäran av tillverkaren sända en kopia av typgodkännandeintyget med bilagor till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren har angett bör föras in som en ny paragraf i 5 kap. fordonsförordningen. Där bör också anges att Vägverket ska skicka en kopia av den utländska godkännandemyndighetens beslut till tillverkaren.

Om det på begäran av en tillverkare kommer en kopia av ett typgodkännandeintyg från en annan medlemsstats godkännandemyndighet måste Vägverket, precis som när det gäller EG-typgodkännanden av små serier enligt direktiv 2003/37/EG, besluta om det godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Denna skyldighet för Vägverket bör också regleras i 5 kap. fordonsförordningen.

Fordon som omfattas av ett nationellt typgodkännande som antingen har meddelats i Sverige eller som enligt beslut av Vägverket ska gälla i Sverige bör anses stämma överens med föreskrivna krav på fordons beskaffenhet och utrustning enligt 2 kap. 6 § fordonsförordningen.

Mopeder och motorcyklar

I Sverige saknas idag föreskrifter enligt vilka nationellt typgodkännande kan meddelas för mopeder och motorcyklar, och något sådant behov har heller inte framkommit, även om direktiv 2002/24/EG i och för sig anger en sådan möjlighet. Dock måste det finnas en möjlighet att få ett beslut om att ett nationellt typgodkännande som har meddelats med stöd av detta direktiv ska gälla i Sverige, på samma sätt som när det gäller nationella småseriegodkännanden enligt det nya direktivet.

Traktorer

Det saknas möjlighet till nationellt typgodkännande av fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG. Några sådana bestämmelser finns heller inte i svensk rätt idag.

Övriga fordon

I Sverige finns idag bestämmelser om nationellt typgodkännande av terrängvagnar och motorredskap. Dessa bestämmelser påverkas inte alls av det nya ramdirektivet, och bör därför finnas kvar även fortsättningsvis.

5.11 Enskilda godkännanden

Förslag: En ny kontrollform, enskilt godkännande, inrättas. Ett enskilt godkännande ska meddelas för ett nytt fordon som uppfyller de tillämpliga kraven i det nya ramdirektivet och i rättsakter som har meddelats med stöd av detta direktiv, eller som uppfyller föreskrivna alternativa krav. Ett enskilt godkännande får dessutom meddelas även i andra fall, om det finns godtagbara skäl.

Enskilt godkännande av fordon meddelas av behörig myndighet (idag Vägverket) på grundval av provning som utförts av ett besiktningsorgan. I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas. En ansökan om enskilt godkännande ska ha lämnats in till godkännandemyndigheten innan fordonet genomgår provning för enskilt godkännande. Andra fordon än sådana som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga tillverkare eller som har importerats till Sverige av registrerade importörer ska dessutom ha godkänts vid en ursprungskontroll. Ansökan om enskilt godkännande får göras av tillverkaren, fordonets ägare eller av en person som agerar för någon av dessa personers räkning, förutsatt att sistnämnda person är etablerad inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Vid provningen ska besiktningsorganet fastställa fordonets tekniska identitet, göra en bedömning av om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning samt lämna underlag för fastställande av de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. Besiktningsorganets beslut i fråga om fastställande av ett fordons tekniska identitet får överklagas till Vägverket.

Om en ansökan om enskilt godkännande beviljas ska godkännandemyndigheten på begäran av sökanden utfärda ett intyg om enskilt godkännande.

Beslut i fråga om enskilt godkännande av fordon ska få fattas genom automatiserad behandling av uppgifter. Ett

sådant beslut ska kunna omprövas på begäran av den som beslutet berör eller på initiativ av godkännandemyndigheten. Överklagande ska inte få ske förrän omprövning har skett.

På begäran av en tillverkare eller en fordonsägare ska godkännandemyndigheten besluta om ett enskilt godkännande som har meddelats i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilket fordonet har godkänts inte motsvarar de krav som gäller här.

Ett fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt enskilt godkännande ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning.

Om ett fordon som har fått ett enskilt godkännande därefter ändras på visst sätt ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning.

Bedömning: De tekniska krav som ett fordon ska uppfylla för att meddelas ett enskilt godkännande bör föreskrivas av behörig myndighet (idag Vägverket). Detsamma gäller närmare bestämmelser om hur förfarandet med enskilt godkännande ska gå till.

Godkännandemyndigheten bör spara uppgifter om mot vilka tekniska krav som ett enskilt godkännande har meddelats för ett visst fordon.

Skälen för förslaget och bedömningen

Direktivet

I *artikel 24.1* anges att medlemsstaterna får medge undantag för ett visst fordon, oavsett om det är unikt eller inte, från en eller flera av bestämmelserna i direktivet eller från en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilagor till direktivet, förutsatt att staterna ställer alternativa krav. Sådana undantag ska endast

medges om en medlemsstat har godtagbara skäl för att göra det. I *artikel 24.2* anges att medlemsstaterna inte ska utföra förstörande provningar. De ska använda all relevant information som lämnats av den sökande för att fastställa överensstämmelse med de alternativa kraven. I stället för de alternativa kraven i fråga ska medlemsstaterna, enligt *artikel 24.3*, godta ett EG-typgodkännande som utfärdats för ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet. Av *artikel 24.4* följer att en ansökan om enskilt godkännande ska lämnas in av tillverkaren, av ägaren till fordonen eller av en person som agerar för deras räkning och som är etablerad i gemenskapen. Medlemsstaten ska, enligt *artikel 24.5*, bevilja ett enskilt godkännande om fordonet överensstämmer med den beskrivning som bifogas ansökan och uppfyller gällande tekniska krav för det fordonet, och ska utan omotiverat dröjsmål utfärda ett enskilt godkännandeintyg. Ett sådant intyg ska utformas i enlighet med en särskild mall. I *artikel 24.6* anges att enskilda godkännanden endast gäller i den medlemsstat som har beviljat godkännandet. Om en sökande önskar sälja, registrera eller ta i bruk, i en annan medlemsstat, ett fordon som har beviljats ett enskilt godkännande, ska den medlemsstat som beviljat godkännandet på begäran ge den sökande en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes. När det gäller ett fordon som har beviljats ett enskilt godkännande av en medlemsstat enligt bestämmelserna i artikel 24 ska en annan medlemsstat tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna. Av *artikel 24.7* framgår att medlemsstaterna på begäran av tillverkaren eller fordonets ägare ska bevilja ett enskilt godkännande för ett fordon som överensstämmer med bestämmelserna i direktivet och med de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet. I detta fall ska övriga medlemsstater acceptera det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk. Bestämmelserna om enskilt godkännande får, enligt *artikel 24.8*, även tillämpas på fordon som har blivit typgodkända enligt

direktivet och som har ändrats innan de registrerades eller togs i bruk för första gången.

Av *artikel 25* följer att förfarandet med enskilt godkännande även kan tillämpas på ett enskilt fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvis typgodkännande. Förfarandet får dock inte ersätta någon mellanliggande etapp i det normala förfarandet för ett etappvis typgodkännande och får inte tillämpas för godkännande av den första tillverknings-etappen för ett fordon.

Gällande svensk rätt

Gemenskapsrättsliga regler om enskilda godkännanden av fordon är någonting nytt. I Sverige godkänns enskilda fordon genom registreringsbesiktning. Registreringsbesiktning av ett fordon sker för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret (2 kap. 6 § fordonslagen). Även fordon som omfattas av ett typgodkännande ska genomgå registreringsbesiktning innan det ställs på och tas i bruk, om det inte är fråga om ett nytt fordon som har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller importerats till Sverige av en registrerad importör. I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg ska besiktningen dock inte omfatta en kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (6 kap. 6 § fordonsförordningen). Vilka tekniska krav som övriga fordon ska uppfylla för att godkännas framgår av Vägverkets fordonsföreskrifter. Ofta är dessa krav identiska med de krav som gäller för att ett fordon ska EG-typgodkännas.

Ett fordon som registreras efter anmälan enligt 6 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister (se avsnitt 5.12.2 nedan) ska ha godkänts vid en ursprungskontroll innan det genomgår en registreringsbesiktning (6 kap. 2 § fordonsförordningen).

Registreringsbesiktning får idag endast utföras av Aktiebolaget Svensk Bilprovning när det gäller bl.a. motorfordon, släpvagnar till motorfordon och traktorer som är ombyggda bilar, och av SMP Svensk Maskinprovning Aktiebolag när det gäller övriga typer av traktorer.

Olika former av enskilt godkännande

Av artikel 24 kan man utläsa att direktivet anvisar två eller tre olika former av enskilda godkännanden.

Till att börja med ska ett fordon beviljas ett enskilt godkännande om det överensstämmer med de bestämmelser som måste vara uppfyllda för att typgodkännande ska kunna meddelas (artikel 24.7). Ett sådant enskilt godkännande ska accepteras av andra medlemsstater, som alltså ska tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk.

Vidare ska enskilt godkännande beviljas om fordonet uppfyller gällande tekniska krav (artikel 24.5). Med gällande tekniska krav torde avses de alternativa krav som definieras i artikel 24.1, och som ska syfta till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar den nivå som anges i särdirektiv och förordningar. Utgångspunkten är att ett sådant enskilt godkännande endast gäller i den medlemsstat som har beviljat det, men att det ändå ska godtas av andra medlemsstater om de inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar deras egna.

I andra stycket i artikel 24.1 anges att undantag från bestämmelserna i första stycket (som anger att undantag för ett enskilt fordon får medges om det uppfyller alternativa krav) endast ska medges om en medlemsstat har godtagbara skäl att göra detta. Hur detta ska tolkas är inte alldeles lätt att avgöra. En möjlighet är att förekomsten av godtagbara skäl är en grundläggande förutsättning för att enskilt godkännande över huvud taget ska kunna beviljas. En sådan tolkning rimmar emellertid illa med ordalydelsen i artikel 24.5 och, framför allt, artikel 24.7, som enbart

fokuserar på att vissa tekniska krav ska vara uppfyllda. Man kan också fråga sig vad det skulle finnas för anledning att i alla lägen kräva godtagbara skäl för att godkänna enstaka fordon, om fordonet i fråga ändå uppfyller trafiksäkerhets- och miljömässigt godtagbara krav. En rimligare tolkning är i stället att andra stycket i artikel 24.1 möjliggör för medlemsstaterna att medge undantag från de alternativa krav som normalt måste vara uppfyllda för att enskilt godkännande ska kunna meddelas, men att en sådan dispens endast får medges om det finns godtagbara skäl.

Slutsatsen av ovanstående resonemang blir att det finns tre olika former av enskilt godkännande enligt direktivet, nämligen följande:

- a) Enskilt godkännande av fordon som uppfyller alla krav i särdirektiv och förordningar enligt artikel 24.7.
- b) Enskilt godkännande av fordon som uppfyller alternativa krav enligt artikel 24.5.
- c) Enskilt godkännande av fordon som inte uppfyller alternativa krav, under förutsättning att det finns godtagbara skäl enligt artikel 24.1 andra stycket.

Eftersom verkningarna av de olika varianterna av enskilt godkännande inte är helt likartade måste man på ett eller annat sätt göra en åtskillnad mellan enskilda godkännanden som sker enligt artikel 24.7 och de båda andra varianterna av enskilt godkännande. Det bör ankomma på Vägverket att överväga hur detta närmare ska gå till. Liksom när det gäller särskilda godkännanden som meddelas med stöd av artikel 20 saknas anledning att i författningstexten ange i vilken utsträckning ett svenskt enskilt godkännande endast har nationell giltighet, jfr avsnitt 5.9.1 ovan. Hur enskilda godkännanden bör behandlas i Sverige berörs längre fram i detta avsnitt.

Hur bör alternativa tekniska krav utformas?

De alternativa krav som, bortsett från dispensmöjligheten, måste vara uppfyllda för att enskilt godkännande ska kunna meddelas

bör föreskrivas av Vägverket. Ett allmänt resonemang om hur dessa alternativa krav bör utformas bör dock föras redan här.

Merparten av de nya fordon som ska registreras och tas i bruk i Sverige är tillverkade för den europeiska marknaden av professionella fordonstillverkare och uppfyller alla de krav som ställs upp i direktiven. För dessa fordon saknar det betydelse på vilken nivå man lägger de alternativa krav som krävs för godkännande enligt artikel 24.5, eftersom de ändå kan antingen typgodkännas eller få ett enskilt godkännande enligt artikel 24.7. Det vore med andra ord meningslöst att lägga de alternativa kraven på exakt samma nivå som de obligatoriska. Om möjligheten till ett alternativt enskilt godkännande enligt artikel 24.5 över huvud taget ska fylla någon funktion är det i stället rimligt att lägga kraven på en sådan nivå att även andra fordon skulle kunna godkännas. Det är framför allt fordon som är tillverkade för någon annan marknad än den europeiska samt amatörbyggda fordon/byggsatsfordon som skulle kunna vara aktuella. Det bör dock observeras att det inte torde vara obligatoriskt för en medlemsstat att fastställa några alternativa krav över huvud taget.

Det nuvarande svenska regelverket rörande de tekniska kraven har i grunden en stark förankring i särdirektiven till respektive ramdirektiv. I samband med att den nuvarande fordonslagstiftningen antogs utmönstrades i princip alla nationella krav i den mån motsvarande krav fanns inom ramen för EG:s harmonisering av fordonsområdet. Därmed gjordes ett val att avstå från en svensk särreglering. Grunden för detta har inte enbart varit en omsorg om de principer som bygger upp EG:s typgodkännandesystem, utan även en medveten linje för att upprätthålla en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. Fordonsområdet är emellertid till sin natur komplext, och förutsättningarna för ett regelverk som i ett kundperspektiv balanserar de motstående intressen som finns är besvärliga. Dagens regler ger å ena sidan uttryck för den nämnda höga säkerhets- och miljöskyddsnivån (den normala registreringsbesiktningen) och å andra sidan betydande avsteg härifrån under vissa begränsade förutsättningar (import för eget bruk).

Reglerna har i olika sammanhang kritiserats som ”kantiga” med brist på flexibilitet för att överbrygga vad som här kan benämnas dess ytterligheter.

Även regelverken i andra medlemsstater har den övergripande EG-rätten och den specifika lagharmoniseringen på fordonsområdet som grund för den närmare utformningen (en närmare redovisning av detta finns i Vägverkets rapport Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag, dnr N2006/8105/TR). I fråga om nya fordon är den gemensamma nämnaren att ett fordon som huvudregel måste nå upp till de krav som följer av tillämpliga EG-direktiv. En sådan överensstämmelse kan antingen vara absolut, dvs. fordonet ska vara EG-typgodkänt (Finland) eller i vart fall uppfylla EG-kraven (Polen), eller av mer relativ karaktär genom bedömningen att det uppfyller motsvarande krav genom teknisk överensstämmelse (Danmark, Tyskland). Undantag från denna huvudregel är mycket begränsade men förekommer särskilt i fråga om fordon som är flyttsak. Den svenska varianten med undantag för import för eget bruk saknar i allt väsentligt motsvarighet i andra medlemsstater.

Det finns goda skäl att acceptera import av fordon från tredje land i större utsträckning än vad som görs idag. Även om exempelvis USA:s regelverk skiljer sig från det europeiska på många punkter förhåller det sig utan tvekan så att nya fordon som är serietillverkade för den nordamerikanska marknaden uppfyller mycket högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljöskydd. Någon anledning utifrån trafiksäkerhet och miljöskydd att vägra registrering av sådana fordon i Sverige finns inte. Även av handelspolitiska skäl skulle en sådan vägran vara svår att motivera, i synnerhet som man från svensk sida traditionellt har en positiv inställning till exempelvis amatörbyggda fordon. I en tid av ökad globalisering bör naturligtvis konsumenter ges rimliga möjligheter att välja fordon som passar just deras behov oavsett var fordonet är tillverkat.

Syftet med de tekniska kraven på fordon är i första hand att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd,

energieffektivitet och skydd mot obehörig användning. Det är inte aktuellt att lätta på dessa principer bara för att underlätta importen av nya fordon från tredje land. Vad man däremot kan tänka sig är att acceptera att ett fordon uppfyller likartade krav med samma syften. Det skulle kunna röra sig om avgasreningskrav som har ställts upp utifrån andra kriterier än EU:s, om annorlunda formulerade krocktester etc.

Det kan i detta sammanhang vara värt att påpeka att bestämmelserna om enskilt godkännande i det nya ramdirektivet inte ger möjlighet till avsteg från de obligatoriska bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning som finns i Wienkonventionen, som Sverige har förbundit sig att följa. Sverige bör emellertid verka för att en ändring av Wienkonventionen kommer till stånd, så att fordon inte ska behöva underkännas enbart på den grunden att de exempelvis har fel färg på körriktningsvisarna.

Vidare bör det observeras att möjligheten att ha alternativa tekniska krav på nationell nivå inte ger utrymme för medlemsstaterna att föreskriva särskilda tilläggskrav för att fordon ska få godkännas. Nationella tekniska krav som idag ställs för att fordon ska godkännas vid en registreringsbesiktning, och som saknar EG-rättslig förankring, måste alltså tas bort. Detta gäller exempelvis krav på att vissa lastbilar ska ha typgodkända förarhytter.

Vad avses med godtagbara skäl?

Vad som närmare avses med godtagbara skäl för att undantag från de tekniska kraven ska kunna meddelas framgår inte av direktivet. Detta är i stället någonting som godkännandemyndigheten i allmänhet bör få ta ställning till i varje enskilt fall. Som en grundläggande utgångspunkt bör dock gälla att det knappast aldrig kan anses finnas godtagbara skäl för att godkänna ett nytt fordon som är direkt trafik- eller miljöfarligt. I övrigt bör en samlad bedömning göras av ägarens behov av just

det fordonet, vilka nackdelar det kan föra med sig att godkänna fordonet etc.

Mot bakgrund av de överväganden som har gjorts ovan när det gäller utformningen av de alternativa kraven saknas det anledning att föreskriva generella undantag för privat-importerade fordon, liksom för fordon som har förvärvats genom arv eller testamente. Här bör i stället en prövning göras i varje enskilt fall när någon vill få ett nytt fordon enskilt godkänt trots att det inte uppfyller föreskrivna krav. När det däremot gäller amatörbyggda fordon/byggsatsfordon bör förutsättningarna för undantag regleras i Vägverkets föreskrifter. Skälen till detta är följande. Fordonshobbyn är stor och folkligt förankrad i Sverige i förhållande till vad som är fallet i andra medlemsländer. Sedan 1982 har det i Sverige varit möjligt för privatpersoner att konstruera och tillverka egna personbilar, lätta lastbilar och motorcyklar. Sådana fordon omfattas av särskilda tekniska föreskrifter som har meddelats av Vägverket. Antalet inträffade olyckor med amatörbyggda fordon är mycket litet. Det är angeläget att amatörbyggandet av fordon kan få fortleva i Sverige. Det är inte rimligt att tro att amatörbyggda fordon kommer att kunna nå upp till de alternativa krav som generellt kommer att föreskrivas för enskilt godkännande, men det är inte heller rimligt att varje fordonsbyggare ska behöva begära dispens för varje enskilt fordon. Det allmänna intresset av att kunna bevara fordonsbyggandet som hobby i Sverige bör i stället kunna utgöra ett godtagbart skäl för att meddela särskilda föreskrifter med tekniska krav som avviker från de som annars gäller. Hur amatörbyggda fordon/byggsatsfordon i detta sammanhang ska kunna avgränsas från andra fordon ankommer på Vägverket att avgöra. Se även Vägverkets rapport Entusiast- och veteranfordon – redovisning av regeringsuppdrag (dnr N2007/9655/TR), där verket gör bl.a. bedömningen att det saknas skäl, eller önskemål, att föreslå en legal definition av vad som i rapporten benämns ”entusiastfordon”.

Begränsning av antalet fordon med enskilt godkännande?

När det gäller typgodkännande av fordon som tillverkas i små serier innehåller direktivet en kvantitativ begränsning av hur många fordon som får registreras och tas i bruk varje år, se avsnitt 5.10. Någon motsvarande begränsning finns inte när det gäller enskilda fordon, även om sådana diskussioner har förts. Det är inte aktuellt för svensk del att ensidigt införa någon sådan begränsning.

Godkännandemyndighet

Av definitionen av begreppet "godkännandemyndighet" i artikel 3 framgår att det är godkännandemyndigheten som har behörighet att handlägga samtliga led i ett enskilt godkännande av ett fordon. Detta innebär att det i Sverige är Vägverket som ska kunna meddela enskilda godkännanden.

Vem ska utföra den tekniska kontrollen av enstaka fordon?

Direktivet ställer inte upp några närmare krav på hur ett enskilt godkännande av fordon ska gå till. Det kan emellertid konstateras att det krävs att fordonet genomgår någon form av kontroll av att de tekniska kraven är uppfyllda. Det är inte rimligt att anta att Vägverket som godkännandemyndighet skulle ha resurser att själv kunna utföra dessa kontroller.

Av definitionen av "teknisk tjänst" i artikel 3 kan man möjligen utläsa att det förutsätts att provningar och inspektioner för godkännandemyndighetens räkning alltid ska utföras av en teknisk tjänst, om inte godkännandemyndigheten själv utför dessa funktioner. En teknisk tjänst ska vara utsedd av godkännandemyndigheten. De nuvarande svenska besiktningsorganen är inte tekniska tjänster. Samtidigt kan man konstatera att ingen av de kategorier som tekniska tjänster delas in i (se vidare avsnitt 5.17.1 nedan) passar för uppgiften att kontrollera

fordon inför ett enskilt godkännande, och att de kompetenskrav som ställs på tekniska tjänster är orimligt höga i förhållande till den uppgift som ska utföras i dessa fall. Visserligen måste kontrollorganet undersöka fordonets identitet och kontrollera att intyg och liknande verkligen avser det fordon som ansökan gäller, men det är inte fråga om några mer ingripande provningar av den art som krävs för ett typgodkännande. Mot denna bakgrund bör det kunna hävdas att direktivet inte reglerar hur kontrollen av ett fordon inför ett enskilt godkännande ska gå till och vem som ska utföra den.

Ur ett svenskt perspektiv finns det dessutom ett praktiskt problem med att kräva att kontrollen ska utföras av en teknisk tjänst. Under arbetets gång har det nämligen framförts att det redan idag råder brist på svenska tekniska tjänster. För närvarande finns det endast fem anmälda tekniska tjänster i Sverige, och antalet har varit konstant under de senaste åren. Om de tekniska tjänsterna, utöver de uppgifter som de har redan idag, ska genomföra de kontroller och provningar som krävs för ett enskilt godkännande kommer bristen att bli ännu mer påtaglig.

En naturlig fråga blir då om den tekniska kontrollen av fordonet skulle kunna utföras i form av en registreringsbesiktning. En avgörande invändning mot en sådan ordning är emellertid att det är godkännandemyndigheten som formellt ska meddela det enskilda godkännandet, medan det är besiktningsorganet som beslutar om godkännande vid en registreringsbesiktning. Detta hindrar emellertid inte att de organ som utför registreringsbesiktningar också kan anförtros uppgiften att inom ramen för en ny kontrollform utföra de provningar och kontroller som krävs för ett enskilt godkännande. En sådan lösning framstår i nuläget som den mest lämpliga.

Närmare om hur en ny kontrollform skulle kunna se ut

Ett enskilt godkännande innebär alltså, i likhet med godkännande vid en registreringsbesiktning men till skillnad från ett

typpgodkännande, att ett enstaka fordon godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning. För att undvika onödigt krångel framstår det som angeläget att utforma förfarandet med enskilt godkännande på ett sådant sätt att ett fordon kan registreras direkt efter godkännandet. Uppgiften att fastställa fordonets tekniska identitet och de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret bör därför, på ett eller annat sätt, bakas in i den nya kontrollformen. Mot bakgrund av detta resonemang bör förfarandet med enskilt godkännande i Sverige kunna utformas på följande sätt.

För att få ett enskilt godkännande måste fordonet först gå igenom en provning, som utförs av ett besiktningsorgan. Vid provningen ska besiktningsorganet kontrollera om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Bedömningen ska emellertid inte leda fram till något formellt godkännande, eftersom detta beslut ska fattas av godkännandemyndigheten. Däremot ska besiktningsorganet, precis som är fallet vid en registreringsbesiktning, fastställa fordonets tekniska identitet. Detta är ett beslut som bör få överklagas till Vägverket. Om det är fråga om ett fordon som inte har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig tillverkare eller importerats till Sverige av en registrerad importör ska det ha godkänts vid en ursprungskontroll innan det genomgår provning för enskilt godkännande. Vidare bör, i vart fall inledningsvis, en ansökan om enskilt godkännande ha lämnats in innan provningen utförs. Skälet till detta är att det under en övergångsperiod kommer att vara möjligt att få enstaka fordon godkända genom registreringsbesiktning i stället för enskilt godkännande (se avsnitt 5.18.1 nedan). För att undvika missförstånd, med onödiga kostnader och onödig tidsutdräkt som följd, är det därför viktigt att det i förväg klargörs vilken kontrollform som sökanden är ute efter. Det finns dock ingenting som hindrar att besiktningsorganet bistår sökanden med att göra en ansökan om enskilt godkännande och att provningen utförs i omedelbar anslutning till det att ansökan har gjorts. Ansökan om enskilt godkännande ska göras av tillverkaren, ägaren eller ett ombud för någon av

dessa. Ett ombud måste vara etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Inom ramen för provningen ska besiktningsorganet dessutom lämna underlag för fastställandet av de uppgifter om fordonet som ska föras in i fordonsregistret. Däremot ska besiktningsorganet inte fatta något beslut i denna fråga, utan detta görs av godkännandemyndigheten i samband med det enskilda godkännandet. Skälet till detta förslag är att det vore olyckligt om de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret fastställs av något annat organ än det som slutligen ska godkänna fordonet, eftersom det finns en i vart fall teoretisk risk för att de olika organen gör motstridiga bedömningar.

Om ansökan om enskilt godkännande bifalls ska godkännandemyndigheten enligt direktivet utfärda ett intyg om enskilt godkännande. Samtidigt förutsätts det att fordonet kommer att registreras i Sverige mer eller mindre omedelbart efter att godkännande har beviljats, se avsnitt 5.12.2 nedan. När registrering väl har skett har ett intyg om enskilt godkännande egentligen inte någon funktion, eftersom ett fordon som är registrerat i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet normalt sett alltid ska få registreras även i de andra medlemsstaterna, se avsnitt 5.2.1 ovan, och eftersom godkännandemyndigheten ändå bör lagra uppgifter om de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet har godkänts, se strax nedan. Att i det läget ovillkorligen kräva att ett intyg om enskilt godkännande alltid ska utfärdas framstår som ett onödigt slöseri med myndighetens resurser. Ett intyg om enskilt godkännande bör därför bara utfärdas om tillverkaren begär det.

Av 5 kap. 4 § fordonslagen framgår att ett beslut som godkännandemyndigheten fattar i fråga om enskilt godkännande får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Ett nytt fordon som har meddelats ett enskilt godkännande i Sverige bör, på samma sätt som när det gäller EG-typgodkända fordon och fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande, utan vidare anses stämma överens med föreskrivna krav som gäller fordons beskaffenhet och utrustning

enligt 2 kap. 6 § fordonsförordningen. Vad som bör gälla för nya fordon som har meddelats ett enskilt godkännande i någon annan medlemsstat behandlas längre fram i detta avsnitt.

Beslut genom automatiserad behandling av uppgifter

Det är svårt att nu bilda sig en bestämd uppfattning om hur många ansökningar om enskilt godkännande som godkännandemyndigheten kommer att behöva hantera under ett år, eftersom detta bl.a. är beroende av i vilken utsträckning tillverkarna kommer att utnyttja de utökade möjligheterna till EGT-typgodkännande. Det står emellertid klart att det rör sig om så många ärenden att det blir svårt för godkännandemyndigheten att hantera dem inom ramen för den nuvarande organisationen, om alla ärenden måste hanteras manuellt. I praktiken kommer handläggningen av ärendena sannolikt gå till så att fordon mer eller mindre automatiskt godkänns om besiktningsorganet intygar att fordonet uppfyller föreskrivna krav på beskaffenhet och utrustning.

I 18 kap. 5 § förordningen om vägtrafikregister anges uttryckligen att beslut får fattas genom automatiserad behandling av uppgifter i registret. En motsvarande bestämmelse bör införas när det gäller beslut i fråga om enskilt godkännande. Den automatiserade behandlingen bör emellertid kunna avse andra uppgifter än sådana som finns i vägtrafikregistret, eftersom registret inte innehåller några uppgifter om fordon som ännu inte har godkänts och registrerats.

Beslut som har fattats genom automatiserad behandling måste kunna omprövas av godkännandemyndigheten. Detta bör kunna ske såväl på begäran av den som beslutet angår som ex officio av verket. Omprövningsbestämmelser av denna innebörd träder i stället för de som finns i 27 § förvaltningslagen (1986:223). Ett beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter bör inte få överklagas förrän omprövning har skett.

Lagring av tekniska uppgifter

För att Sverige ska kunna uppfylla sin skyldighet att på begäran ge en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes, bör uppgifter om detta sparas av godkännandemyndigheten i en eller annan form. Det har visserligen framkommit att det råder delade uppfattningar bland medlemsstaterna om denna skyldighet gäller även efter det att ett fordon har registrerats eller tagits i bruk för första gången. Så länge det inte står klart att merparten av medlemsstaterna anser att uppgifterna inte behöver lagras efter denna tidpunkt bör dock detta ske. I annat fall kan det nämligen uppstå stora problem för den som vill exportera fordon till ett land där man anser sig kunna kräva en redogörelse för de tekniska kraven. Det bör ankomma på Vägverket att närmare överväga hur lagringen av tekniska uppgifter bör gå till.

Utländska enskilda godkännanden

Om ett fordon meddelas ett enskilt godkännande på den grunden att det uppfyller alla krav i tillämpliga direktiv, ska andra medlemsstater utan vidare acceptera godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk. Om ett fordon däremot är godkänt mot alternativa krav, eller har beviljats dispens från sådana krav, så gäller det enskilda godkännandet bara i den medlemsstat som har beviljat det. Dock ska andra medlemsstater tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk om den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna. Direktivet anger inte hur en sådan bedömning ska göras.

Den enklaste och mest ändamålsenliga lösningen torde vara att tillämpa ett liknande förfarande som gäller för nationella småseriegodkännanden som har meddelats i en annan medlemsstat (jfr avsnitt 5.10.3 ovan), och som även har föreslagits beträffande särskilda EG-typgodkännanden för ny teknik som har meddelats

utomlands (jfr avsnitt 5.9.1 ovan). Godkännandemyndigheten får då, på ansökan av tillverkaren eller fordonsägaren, fatta ett formellt beslut huruvida det utländska godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Godkännandemyndigheten ska besluta att godkännandet ska gälla i Sverige om det inte finns godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilket fordonet har godkänts inte motsvarar de krav som gäller här. Efter det att godkännandemyndigheten har beslutat att ett utländskt enskilt godkännande ska gälla i Sverige bör ett nytt fordon som omfattas av detta behandlas på samma sätt som om det hade godkänts i Sverige. Förfarandet med godkännande av utländska enskilda godkännanden i Sverige bör tillämpas oavsett om godkännandet har meddelats med stöd av artikel 24.5 eller artikel 24.7 eller om dispens från olika tekniska krav har medgetts. Skälet för detta är att det sannolikt inte kommer att vara möjligt att på ett enkelt sätt skilja olika varianter av enskilda godkännanden från varandra.

Ändringar av ett fordon som har ett enskilt godkännande

Direktivet anger inte vad som händer om ett fordon som har fått ett enskilt godkännande ändras. Eftersom direktivet endast avser nya fordon torde det inte vara möjligt vare sig att ändra eller att meddela ett nytt enskilt godkännande om fordonet väl har registrerats och tagits i bruk. I stället bör ett fordon som har ett enskilt godkännande och som därefter har ändrats så att det inte längre stämmer överens med utförandet när intyget om enskilt godkännande utfärdades, eller om fordonet i övrigt har ändrats så att dess beskattningsförhållande påverkas, genomgå en registreringsbesiktning.

Motorcyklar, mopeder och traktorer

I detta sammanhang bör man även ta ställning till hur nya fordon som omfattas av något av direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG bör hanteras fortsättningsvis.

Det finns i princip inte någonting i de båda andra ramdirektiven som hindrar att man nationellt tillämpar de nya bestämmelserna om enskilt godkännande även för dessa fordonsslag, eftersom de direktiven över huvud taget inte reglerar frågan om godkännande av enstaka fordon. Däremot vore det olämpligt att utfärda ett formellt intyg om enskilt godkännande för motorcyklar, mopeder och traktorer, eftersom detta skulle kunna ge sken av att godkännandet har EG-rättsliga verkningar i en utsträckning som det inte har. Dessutom kan det av praktiska skäl vara lämpligt att avvakta med att utvidga tillämpningsområdet för den nya kontrollformen till dess att man kan se att den verkligen fungerar som det är tänkt. Av den anledningen bör nya mopeder, motorcyklar och traktorer även fortsättningsvis godkännas genom registreringsbesiktning.

Författningstekniska frågor

Två nya paragrafer, 2 kap. 5 b och 5 c §§, och en ny rubrik bör införas i fordonslagen. I lagen anges översiktligt att enskilt godkännande meddelas för ett enstaka fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning och att de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret ska fastställas i samband med det enskilda godkännandet. Vidare anges där att den som utför provningar av fordon som ska meddelas ett enskilt godkännande även ska fastställa fordonets tekniska identitet.

I fordonsförordningen bör ett nytt 5 a kap. införas, där det något mer detaljerat anges vad ett enskilt godkännande är, hur en ansökan görs etc. Bestämmelser om vilka krav ett fordon måste uppfylla för att få ett enskilt godkännande, hur ett intyg om

enskilt godkännande ska se ut etc. bör, som redan nämnts, genomföras av Vägverket.

Närmare om hur registrering av fordon som omfattas av ett enskilt godkännande bör gå till behandlas i avsnitt 5.12.2 nedan.

5.12 Registrering, försäljning och ibruktagande

5.12.1 Inledning

I artiklarna 26–28 regleras vilka krav i fråga om godkännande som gäller för att fordon, komponenter och separata tekniska enheter ska få registreras, säljas och tas i bruk. Artikel 26 handlar om registrering, försäljning och ibruktagande av fordon, artikel 27 om fordon i slutserier och artikel 28 om försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter.

Bestämmelser som reglerar förutsättningar för registrering och ibruktagande av fordon finns redan i svensk rätt. Däremot saknas bestämmelser som rör försäljning av fordon och fordonsdelar. De frågeställningar som är aktuella när det gäller försäljning är i princip desamma oavsett om de gäller fordon eller fordonsdelar, och berörs därför lämpligen i ett sammanhang. I det följande kommer därför registrering och ibruktagande av fordon att behandlas först, därefter fordon i slutserier och slutligen försäljning av fordon samt försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter.

5.12.2 Registrering och ibrukttagande av fordon

Förslag: Nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon får registreras i vägtrafikregistret endast om ett i Sverige giltigt intyg om överensstämmelse lämnas eller om de omfattas av ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande. Detta gäller dock inte fordon för vilka godkännande enligt direktivet är frivilligt, fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande avseende ny teknik och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla, eller fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Ett nationellt typgodkännande som har meddelats för fordon som är avsedda för export till tredje land får inte läggas till grund för en permanent registrering i Sverige. En tillfällig registrering får dock meddelas för sådana fordon som ska exporteras till tredje land även om de inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Registrering av fordon får, utöver vad som redan anges i 6 kap. 7 § första stycket förordningen om vägtrafikregister, vägras om det beträffande ett fordon som inte har godkänts vid en registreringsbesiktning framgår att sådana förhållanden som anges i 2 kap. 6 § andra stycket fordonsförordningen (exempelvis att fordonet är konstruerat för vänstertrafik) föreligger, om det inte framgår att fordonet uppfyller de krav som gäller i Sverige, eller om fordonet begärs registrerat med stöd av ett typgodkännande för fordon i små serier och antalet fordon som har registrerats under året med stöd av detta redan uppgår till det maximalt tillåtna antalet.

Bestämmelsen i 6 kap. 6 § fordonsförordningen, som anger i vilka fall en registreringsbesiktning inte ska omfatta en kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, justeras så att den gäller alla fordon som anses stämma överens med föreskrivna krav på fordons beskaffenhet och utrustning enligt 2 kap. 6 § samma förordning, dvs. alla nya fordon som

omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Om behörig myndighet (idag Vägverket) med stöd av 6 kap. 3 § fordonsförordningen förelägger en fordonsägare att låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning får verket i föreläggandet ange vilka uppgifter om fordonet som saknas. I sådana fall ska besiktningen begränsas till att fastställa dessa uppgifter.

Ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande ska som huvudregel även vara obligatoriskt för nya EG-motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon som ska registreras i det militära vägtrafikregistret. Från denna huvudregel undantas dels fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål, dels fordon som inte är tillverkade för särskilda militära ändamål, men som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret.

Skälen för förslaget

Direktivet

I *artikel 26* anges som huvudregel att medlemsstaterna ska registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i enlighet med artikel 18. När det gäller fordon som inte är färdigbyggda ska medlemsstaterna tillåta försäljning, men får vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda. Fordon som är undantagna från kravet på att åtföljas av ett intyg om överensstämmelse får endast registreras, säljas eller tas i bruk om de uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i direktivet. När det gäller fordon som tillverkas i små serier får antalet fordon som under ett år registreras, säljs eller tas i bruk inte överstiga det antal enheter som anges i en bilaga till direktivet.

Gällande svensk rätt

I 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister anges att fordon som omfattas av något av ramdirektiven endast får registreras om ett intyg om överensstämmelse har lämnats. I 8 kap. 15 § anges vidare att ett fordon som omfattas av typgodkännande enligt något av ramdirektiven och som har registrerats med stöd av ett intyg om överensstämmelse får ställas på första gången endast om intyget fortfarande är giltigt. Motsvarande bestämmelse beträffande nationellt typgodkända fordon finns i 8 kap. 16 §.

I 6 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister anges att frågor om registrering prövas efter ansökan, om de avser nya fordon som har tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare, eller förts in till Sverige av registrerade importörer. För andra fordon gäller enligt 6 kap. 4 § att frågor om registrering prövas efter anmälan från ett besiktningsorgan sedan fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning.

Av 2 kap. 8 § Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret kan man utläsa att ett fordon som är typgodkänt och som ska registreras efter ansökan inte behöver registreringsbesiktas. Andra fordon som ska registreras efter ansökan ska vara registrerade innan de genomgår en registreringsbesiktning, se 6 kap. 2 § fordonsförordningen. I samband med registreringen ställs då fordonet av till dess att fordonet har godkänts vid en registreringsbesiktning, se 8 kap. 1 § förordningen om vägtrafikregister. Fordon som registreras efter anmälan från ett besiktningsorgan ska ha godkänts vid en ursprungskontroll innan det registreringsbesiktas.

I fråga om nya EG-typgodkända personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer omfattar kontrollen vid registreringsbesiktningen endast identifieringen av fordonet och fastställandet av de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. För övriga fordon görs även en kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och

utrustning (2 kap. 6 § fordonslagen och 6 kap. 5–7 §§ fordonsförordningen).

I 2 kap. 6 § fordonsförordningen anges att ett nytt fordon som har godkänts i enlighet med något av ramdirektiven, är försett med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt ett särdirektiv till ett ramdirektiv och som är åtföljt av ett intyg om överensstämmelse i fråga om fordonets konstruktion och funktion ska anses stämma överens med kraven i förordningen och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen och som gäller fordonets beskaffenhet och utrustning. Undantag från denna bestämmelse finns i paragrafens andra stycke. Som angetts i avsnitt 5.10.3 och 5.11 ovan bör bestämmelsen utvidgas till att avse även fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande. Däremot bör den, som angetts i avsnitt 5.9.1 och 5.10.2 ovan, inte omfatta fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande som inte är giltigt i Sverige.

Registrering får, enligt 6 kap. 7 § första stycket fordonsförordningen, vägras om fordonet är efterlyst. Registrering får också vägras för fordon som registreras efter anmälan, om det efter godkänd ursprungskontroll framkommit uppgifter som, om de hade förelegat tidigare, skulle ha medfört att fordonet underkänts vid kontrollen.

Närmare om 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister

Regleringen i 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister skulle kunna tolkas som att EG-typgodkännande redan i dag är obligatoriskt för fordonsslag som omfattas av direktiv 70/156/EEG och 2003/37/EG. Så är emellertid inte riktigt fallet. Det gamla ramdirektivet, liksom direktiv 2003/37/EG och för övrigt även 2002/24/EG, omfattar nämligen inte enstycksgodkända fordon. Sådana fordon träffas därför inte alls av 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister. Innebörden av bestämmelsen får i stället sägas vara att

fordon som omfattas av nämnda direktiv inte får registreras med stöd av ett nationellt typgodkännande. När det gäller fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG framgår i stället av 2 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter om nationellt typgodkännande av fordon att förfarandet med nationellt typgodkännande inte är tillämpligt för sådana fordon.

Som angetts i avsnitt 5.10.3 ovan föreslås att 5 kap. fordonsförordningen kompletteras, så att det där uttryckligen framgår för vilka fordon nationellt typgodkännande kan meddelas. Därmed förlorar 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister egentligen sin betydelse när det gäller fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG, på motsvarande sätt som redan gäller för fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG. Bestämmelsen kan därför strykas när det gäller sådana fordon. När det däremot gäller fordon som omfattas av det nya ramdirektivet behövs en bestämmelse som anger att godkännande enligt direktivet som huvudregel är obligatoriskt, och som alltså utesluter att endast ett godkännande vid en registreringsbesiktning läggs till grund för registrering.

Den nuvarande strukturen i 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister gör att det inte möjligt att endast komplettera bestämmelsen med en hänvisning även till det nya ramdirektivet. För det första är det inte möjligt att utan vidare ta ställning till vad som skulle menas med att ett fordon omfattas av det nya ramdirektivet. Vad skulle exempelvis gälla för fordon för vilka godkännande enligt direktivet är frivilligt? Omfattas de av direktivet eller inte? För det andra måste man också införa undantagsregler som tillåter dels nationella typgodkännanden av små serier, dels enskilda godkännanden. Även sådana fordon omfattas ju av det nya direktivet. Mot denna bakgrund bör 6 kap. 7 § andra stycket skrivas om, så att det tydligare framgår för vilka fordon som EG-typgodkännande är huvudregeln. I detta sammanhang bör ett i Sverige giltigt nationellt godkännande eller enskilt godkännande jämföras med ett EG-typgodkännande. Däremot ska ett enskilt godkännande eller ett nationellt typgodkännande som har meddelats i en annan

medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte kunna läggas till grund för registrering i Sverige om inte Vägverket har beslutat att det ska gälla i Sverige, se avsnitt 5.10.3 och 5.11 ovan. Inte heller bör ett svenskt nationellt typgodkännande för fordon som är avsedda för export till tredje land kunna läggas till grund för en permanent registrering i Sverige (se dock strax nedan angående tillfällig registrering).

Vidare bör en liten justering göras så att det uttryckligen framgår att det lämnade intyget om överensstämmelse, eller intyget om enskilt godkännande, måste vara giltigt i Sverige. Detta innebär dels att det inte får ha upphört att gälla av någon anledning (se dock strax nedan), dels att ett EG-typgodkännande för ny teknik eller ett EG-typgodkännande för fordon i små serier som har meddelats utomlands med stöd av det gamla ramdirektivet eller direktiv 2003/37/EG inte kan läggas till grund för registrering här om inte godkännandet i fråga har godkänts av godkännandemyndigheten, se avsnitt 5.9.1 och 5.10.2 ovan.

För att öka överskådligheten bör det som idag anges i 6 kap. 7 § andra stycket förordningen om vägtrafikregister med föreslagna ändringar regleras i en egen ny paragraf, 7 a §. I samma paragraf bör generella undantag från kravet på ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande regleras.

Generella undantag från kravet på EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande

De möjligheter till generella undantag som finns från kravet på EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande är sammanfattningsvis följande.

1. Fordon för vilka godkännande enligt direktivet är frivilligt enligt artikel 2.3 och 2.4.
2. Fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik enligt artikel 20, och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla.
3. Fordon som inte är färdigbyggda.

Fordon för vilka typgodkännande eller enskilt godkännande är frivilligt kan utan ytterligare överväganden föras in i listan över undantag i den föreslagna nya 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister. Detsamma gäller fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla.

Fordon som inte är färdigbyggda ska enligt direktivet få lov att säljas, men däremot får medlemsstaterna vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda. När det gäller registrering och ibruktagande kan det konstateras att det normala i svensk rätt är att en registrering av ett fordon är varaktig. Tillfällig registrering meddelas endast i vissa fall av import och export av fordon, och är inte aktuellt i detta fall. Detta innebär att om man från svensk sida vill förhindra att fordon som inte är färdigbyggda registreras varaktigt så måste man vägra att registrera dem över huvud taget. Enligt nu gällande rätt finns det i och för sig ingenting som hindrar att enstaka fordon som ska genomgå registreringsbesiktning först efter registreringen registreras i vägtrafikregistret trots att de inte är färdigbyggda, under förutsättning att de ändå kan definieras som fordon. Sådana fordon kommer dock omedelbart att ställas av och får sedan inte ställas på förrän det genom en registreringsbesiktning har visats att de uppfyller gällande krav. Fordon som ska genomgå registreringsbesiktning innan de registreras kan dock av naturliga skäl inte registreras innan de är färdigbyggda. För svenskt vidkommande torde det saknas intresse av att medge undantag från kravet på EG-typgodkännande eller enskilt godkännande enbart på den grunden att ett fordon inte är färdigbyggt. Tvärtom bör man så långt som möjligt försöka ”hålla rent” i registret. Sammanfattningsvis är bedömningen alltså att det inte bör medges undantag från bestämmelsen i 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister för fordon som inte är färdigbyggda.

Utöver de generella undantag som anges i direktivet bör det finnas en möjlighet att bevilja tillfällig registrering för fordon som över huvud taget inte är avsedda att tas i bruk på den

européiska marknaden utan som ska exporteras till länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Som angetts i avsnitt 5.10.3 ovan finns det från EU:s sida knappast något egentligt intresse av att i alla lägen kräva att sådana fordon ska uppfylla europeiska standarder, och för fordonsindustrin är det naturligtvis viktigare att fordonen uppfyller de krav som gäller på exportmarknaden än de som gäller här. Även om detta inte uttryckligen framgår av de olika ramdirektiven bör det kunna hävdas att de inte kan anses omfatta sådana fordon.

Förbud i vissa fall mot att registrera fordon som omfattas av EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande

I vissa fall är det möjligt att vägra registrering av ett fordon trots att det omfattas av ett giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande. Utöver de fall som redan anges i nuvarande 6 kap. 7 § första stycket förordningen om vägtrafikregister (att fordonet är efterlyst eller att nya uppgifter har framkommit som innebär att fordonet borde ha underkänts vid ursprungskontrollen) gäller följande.

Ett godkännande av fordon som är konstruerade för vänstertrafik eller som är utrustade med hastighetsmätare som har brittisk standard kan inte utan vidare läggas till grund för registrering i stater som har högertrafik och som tillämpar metersystemet. Av 2 kap. 6 § andra stycket 1 och 2 fordonsförordningen följer att sådana fordon inte anses överensstämja med föreskrivna krav i fråga om fordons beskaffenhet och utrustning, även om de omfattas av ett i och för sig giltigt EG-typgodkännande. Samtidigt kan det konstateras att det i 6 kap. 6 § fordonsförordningen anges att någon kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning inte ska göras när det gäller nya EG-typgodkända fordon. Den kan därför ifrågasättas om det formellt sett finns utrymme för att underkänna fordonet vid registreringsbesiktningen. 6 kap. 6 § fordonsförordningen bör därför justeras

något. Bestämmelsen bör gälla alla fordon som ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning enligt 2 kap. 6 §.

Vidare bör det finnas en formell möjlighet att vägra registrering av fordon som inte behöver genomgå en registreringsbesiktning, men där det i samband med ansökan om registrering visar sig att fordonet är konstruerat för vänstertrafik eller utrustat med en hastighetsmätare av brittisk standard, och det inte framgår att fordonet uppfyller de krav som gäller i Sverige. Exempelvis kan strålkastare och andra fordonsdetaljer behöva justeras. Detta bör anges i 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister.

Slutligen bör det, i enlighet med artikel 26.3, föras in en bestämmelse i 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister som anger att registrering får vägras om fordonet begärs registrerat med stöd av ett typgodkännande för fordon i små serier och antalet fordon som har registrerats under året med stöd av detta redan uppgår till det maximalt tillåtna antalet. Den bestämmelsen bör gälla både för EG-typgodkännanden och nationella typgodkännanden av små serier.

Registrering av fordon med ofullständiga intyg om överensstämmelse

Det förekommer i en inte obetydlig omfattning att det till grund för registrering av fordon åberopas ett intyg om överensstämmelse där det i olika avseenden saknas exakta uppgifter om det individuella fordonet. Typexemplet är att det beträffande fordonets längd eller vikt endast anges det spann som gäller för den godkända typen. Sådana uppgifter är inte tillräckliga för att kunna föras in i vägtrafikregistret. Hittills har Vägverket vägrat att registrera sådana fordon, med hänvisning till att intyget om överensstämmelse inte uppfyller kraven i ramdirektiven. Så länge som bristerna i intyget avser sådana förhållanden som lätt kan kontrolleras förefaller detta vara en osmidig lösning.

I 6 kap. 3 § fordonsförordningen anges att om det saknas tillräckliga uppgifter om ett fordon för att det säkert ska kunna identifieras och beskrivas i de avseenden som följer av förordningen om vägtrafikregister får Vägverket förelägga fordonsägaren att inom viss tid låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. Det har ansetts tveksamt om det ur ett EG-rättsligt perspektiv är godtagbart att kräva att ett nytt EG-typgodkänt fordon ska genomgå en registreringsbesiktning i dessa fall. Om alternativet är att helt vägra registrering av fordonet framstår emellertid ett föreläggande om registreringsbesiktning som en mer ändamålsenlig åtgärd som inte kan anses vara alltför betungande för den enskilde. För att klargöra att det inte behöver bli fråga om en fullständig registreringsbesiktning bör det dock föras in en bestämmelse som anger att Vägverket i ett föreläggande enligt 6 kap. 3 § fordonsförordningen får ange vilka uppgifter om fordonet som saknas. Denna möjlighet bör användas om det är fråga om överskådliga brister. Vidare bör det föras in en ny paragraf, 6 kap. 7 a §, i fordonsförordningen, där det anges att om Vägverket i föreläggandet har angett vilka uppgifter som saknas ska besiktningen begränsas till att fastställa dessa uppgifter.

Särskilt om förfarandet vid registrering av fordon med enskilda godkännanden

När det gäller fordon som godkänns genom någon av de kontrollformer som finns idag, finns det redan ett system för hur registrering och ibruktagande ska gå till. Det nya ramdirektivet ger egentligen inte anledning att göra några ändringar i detta avseende. Emellertid har det föreslagits att i Sverige giltiga nationella typgodkännanden i stor utsträckning bör jämföras med EG-typgodkännanden. Detsamma gäller beträffande i Sverige giltiga enskilda godkännanden.

Som redogjorts för i avsnitt 5.11 ovan föreslås att kontrollformen enskilt godkännande i Sverige utformas på ett sådant sätt att man undviker krav på att nya fordon ska ha både ett enskilt

godkännande och ett godkännande vid en registreringsbesiktning för att få registreras i Sverige. Vidare föreslås att fordon som inte har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller importerats hit av en registrerad importör, ska genomgå en ursprungskontroll innan det genomgår den kontroll som krävs för ett enskilt godkännande. Detta innebär att när det enskilda godkännandet har meddelats kan fordonet registreras utan att några ytterligare kontroller genomförs. Rent praktiskt kommer detta sannolikt att gå till så att besiktningsorganet elektroniskt för över de tekniska data och andra uppgifter som krävs för att godkännandemyndigheten ska kunna fatta beslut om enskilt godkännande. Ett beslut fattas mer eller mindre direkt genom automatisk behandling av dessa uppgifter. Därefter anmäler besiktningsorganet fordonet för registrering, vilket också sker elektroniskt. Om det är fråga om ett fordon som ska registreras efter ansökan gör tillverkaren/importören detta själv. Vad som är värt att notera i detta sammanhang är att det nya direktivet inte tillåter att fordon registreras innan ett enskilt godkännande har meddelats, om inte registrering är tillåten på någon annan grund. Detta utgör en viktig skillnad mot vad som idag är fallet när det gäller nya fordon som godkänns genom registreringsbesiktning och som antingen har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller importerats hit av en registrerad importör.

När det gäller nya fordon som ska registreras i Sverige med stöd av ett enskilt godkännande som har meddelats av en utländsk godkännandemyndighet ser situationen något annorlunda ut. Det är nämligen inte troligt att man i de andra medlemsstaterna kommer att utforma den nya kontrollformen på ett sådant sätt att en registreringsbesiktning i Sverige helt kan undvaras. Som angetts i avsnitt 5.11 ovan ska godkännandemyndigheten besluta om det enskilda godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Efter ett sådant godkännande bör fordonet behandlas på samma sätt som om det hade ett fullvärdigt EG-typgodkännande. Det innebär att om fordonet har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig tillverkare eller importerats till Sverige

av en registrerad importör registreras fordonet efter ansökan av tillverkaren eller importören. Vare sig ursprungskontroll eller registreringsbesiktning krävs i dessa fall. Övriga fordon ska först genomgå en ursprungskontroll och därefter en registreringsbesiktning. Besiktningen ska dock endast omfatta att fastställa fordonets tekniska identitet och de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. Registrering sker efter anmälan av besiktningsorganet sedan fordonet godkänts vid registreringsbesiktningen.

Beträffande begagnade fordon som har ett enskilt godkännande gäller samma regler för registrering som för alla andra begagnade fordon.

Särskilt om militära fordon

Bestämmelser om registrering i det militära vägtrafikregistret av fordon som tillhör Försvarmakten, Försvarets Materielverk och Försvarets radioanstalt finns i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97). På motsvarande sätt som gäller fordon som registreras i vägtrafikregistret bör det i den förordningen införas en bestämmelse som anger att ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande som huvudregel är obligatoriskt för nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Från denna huvudregel bör dock, i enlighet med artikel 2.3, undantas dels fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål, dels fordon som inte är tillverkade för särskilda militära ändamål, men som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret. Detta innebär i praktiken att det endast är "vanliga" personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar som träffas av kravet.

5.12.3 Registrering, försäljning och ibrukttagande av fordon i slutserier

Förslag: Det införs en möjlighet för behörig myndighet (idag Vägverket) att medge undantag från kraven på giltigt intyg om överensstämmelse i 6 kap. 7 a § och 8 kap. 15 § förordningen om vägtrafikregister för fordon i slutserier. Ett sådant beslut ska inte få överklagas. Bestämmelsen om slutserier i 3 kap. 21 § fordonsförordningen tas bort.

Bedömning: Direktivets närmare bestämmelser om hur en begäran om undantag ska hanteras och vilka begränsningar ett sådant undantag har bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 27* anges vad som gäller för registrering, försäljning och ibrukttagande av fordon i slutserier. Enligt *artikel 27.1* får medlemsstaterna, med de begränsningar som anges i en bilaga till direktivet och för en begränsad period, registrera och tillåta försäljning och ibrukttagande av fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EG-typgodkännande inte längre är giltigt. Detta gäller dock endast för fordon inom gemenskapens territorium som omfattades av ett giltigt EG-typgodkännande när de tillverkades, men som inte hade registrerats eller tagits i bruk innan giltighetstiden för godkännandet gick ut. För färdigbyggda fordon ska, enligt *artikel 27.2*, möjligheten gälla i tolv månader från den dag då giltighetstiden för EG-typgodkännandet gick ut och för etappvis färdigbyggda fordon i 18 månader från den dagen. Av *artikel 27.3* följer att en tillverkare som vill utnyttja bestämmelserna för fordon i slutserier ska lämna en begäran om detta till den behöriga myndigheten i varje medlemsstat som berörs av ibrukttagandet av de berörda fordonen. I begäran ska det anges av vilka tekniska eller ekonomiska skäl dessa fordon inte uppfyller de nya tekniska kraven. De berörda medlemsstaterna ska inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur

många av dessa fordon registrering ska tillåtas inom deras territorium. Bestämmelserna om registrering, försäljning och ibruktage av fordon i slutserier ska, enligt *artikel 27.4*, i tillämpliga delar gälla även fordon som omfattades av ett nationellt typgodkännande, men som inte hade registrerats eller tagits i bruk när det typgodkännandet upphörde att gälla enligt artikel 45 på grund av att förfarandet med EG-typgodkännande blivit obligatoriskt. I *artikel 27.5* anges att medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att antalet fordon som ska registreras eller tas i bruk inom ramen för det förfarande som anges i artikeln bevakas effektivt.

Bestämmelserna i artikel 27.1–27.3 är i sak inte nya, utan återfinns även i det gamla ramdirektivet (artikel 8.2 b). Motsvarande bestämmelse finns också i artikel 16 i direktiv 2002/24/EG och i artikel 10 i direktiv 2003/37/EG. Frågan är om dessa bestämmelser har implementerats på ett korrekt sätt i svensk rätt.

Den svenska bestämmelse som närmast svarar mot reglerna i artikel 27 är 3 kap. 21 § fordonsförordningen, som stadgar att godkännandemyndigheten i fråga om fordon får medge undantag från ett eller flera av särdirektiven för fordon som tillverkas i små serier eller för fordon i slutserier (angående fordon i små serier, se avsnitt 5.10 ovan). När det gäller mopeder, motorcyklar och trehjuliga motorcyklar anges i 3 kap. 22 § en möjlighet till undantag för fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för tillverkning i små serier eller för försvaret, ordningsmakten, civilförsvaret eller offentliga arbeten. Det kan dock noteras att den paragrafen, till skillnad från den föregående, inte nämner fordon i slutserier.

Genom sin placering i 3 kap. fordonsförordningen synes 3 kap. 21 och 22 §§ i första hand reglera möjligheten till undantag från de tekniska krav som ställs för att EG-typgodkännande ska beviljas och från de övriga bestämmelser som reglerar förfarandet för ett sådant godkännande. Däremot är det svårt att se att de aktuella paragraferna skulle ge godkännandemyndigheten ett mandat att medge undantag från kravet på att det ska finnas

ett giltigt intyg om överensstämmelse för registrering och påställning av fordon enligt 6 kap. 7 § respektive 8 kap. 15 § förordningen om vägtrafikregister. Förordningen om vägtrafikregister saknar ett sådant mandat för Vägverket. En möjlighet för Vägverket att för fordon i slutserier medge undantag från kraven på att fordon ska vara åtföljda av ett giltigt intyg om överensstämmelse bör införas i 20 kap. förordningen om vägtrafikregister. Närmare bestämmelser om hur en begäran om undantag för fordon i slutserier ska hanteras och vilka begränsningar ett sådant undantag bör ha bör genomföras av Vägverket. Bestämmelsen om slutserier i 3 kap. 21 § fordonsförordningen tas bort. Beslut om undantag med stöd av nuvarande 3 kap. 21 och 22 §§ fordonsförordningen får inte överklagas, se 5 kap. 6 § fordonslagen. Detsamma bör gälla Vägverkets beslut med stöd av den här föreslagna nya bestämmelsen.

I detta sammanhang kan det även vara värt att notera att ett fordon inte utan vidare kan anses uppfylla föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning enligt 2 kap. 6 § fordonsförordningen om typgodkännandet inte längre är giltigt. Vidare framgår motsatsvis av den föreslagna nya lydelsen av 6 kap. 6 § samma förordning att en registreringsbesiktning av ett fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande som inte längre är giltigt även ska omfatta en kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning. Av 11 kap. 16 § fordonsförordningen framgår dock att Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i förordningen för ett visst fordon, en viss fordonstyp eller en viss grupp eller en viss kategori av fordon. Vägverket får alltså föreskriva eller medge undantag från dessa bestämmelser i fordonsförordningen exempelvis för fordon i slutserier eller för fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik som har upphört att gälla.

När det gäller fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG finns det, som utvecklats i avsnitt 5.12.2, inte något absolut krav på att sådana fordon ska vara EG-typgodkända för att få registreras. Det behövs därför inte något mandat

för Vägverket att medge undantag för fordon i slutserier. Däremot gäller samma bestämmelser i 2 kap. 6 § och 6 kap. 6 § fordonsförordningen för dessa fordon som för fordon som omfattas av det nya ramdirektivet.

5.12.4 Försäljning av fordon samt försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter

Förslag: Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att fordon, komponenter och separata tekniska enheter som inte är godkända enligt något av ramdirektiven inte får säljas eller tas i bruk.

En ny förordning, förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m., införs. I förordningen anges som huvudregel att nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon inte får säljas om de inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande. Från huvudregeln undantas fordon för vilka godkännande enligt det nya ramdirektivet är frivilligt, fordon som inte är färdigbyggda, fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla, fordon som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land, samt fordon i slutserier som har medgetts undantag med stöd av förordningen om vägtrafikregister.

Komponenter och separata tekniska enheter till EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon ska inte få säljas eller tas i bruk om de inte uppfyller föreskrivna krav eller är märkta på föreskrivet sätt. Från denna bestämmelse undantas komponenter och separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade och avsedda för nya fordon som inte

omfattas av ovan nämnda bestämmelser gällande fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som omfattas av ett godkännande för fordon i små serier eller ett enskilt godkännande som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet eller i fordon som vid tidpunkten för ibruktagandet inte behövde godkännas enligt något av ramdirektiven samt komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för export till tredje land eller som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 28.1* ska medlemsstaterna tillåta att komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk om och endast om de uppfyller kraven i de tillämpliga rättsakterna och är märkta på föreskrivet sätt. Vissa undantag från denna bestämmelse finns dock. Enligt *artikel 28.2* gäller bestämmelsen i första punkten inte komponenter eller separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade eller avsedda för nya fordon som inte omfattas av direktivet. Vidare gäller, enligt *artikel 28.3*, att medlemsstaterna får tillåta försäljning och ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som har undantagits från en eller flera bestämmelser i en rättsakt enligt artikel 20 (undantag för ny teknik eller nya principer) eller som är avsedda att monteras på fordon som omfattas av godkännanden som beviljats enligt artiklarna 22 (EG-typgodkännande av små serier), 23 (nationellt typgodkännande av små serier) eller 24 (enskilda godkännanden) som avser ifrågavarande komponent eller enhet. Dessutom får, enligt *artikel 28.4* medlemsstaterna tillåta försäljning och ibruktagande av komponenter eller

separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibruktagandet inte behövde EG-typgodkännas enligt vare sig det gamla eller det nya ramdirektivet.

Bestämmelserna i artikel 26 och 28 är i sak inte nya, utan fanns även i det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser återfinns även i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG.

Det bör noteras att direktivet, liksom de övriga ramdirektiven, endast tar sikte på nya fordon och på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon som godkänts i enlighet med direktivet (se artikel 1). Inget av direktiven innehåller alltså förbud mot att registrera, sälja eller ta i bruk begagnade fordon eller komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för fordon som inte har godkänts enligt direktiven.

Gällande svensk rätt

Som framgått i avsnitt 5.12.2 ovan finns det bestämmelser i lagen och förordningen om vägtrafikregister som syftar till att fordon som inte är godkända enligt direktivet inte ska kunna registreras och därmed inte heller lagligen användas i trafik på väg. Vissa ändringar har föreslagits i syfte att ytterligare tydliggöra i vilken utsträckning godkännande enligt det nya ramdirektivet är obligatoriskt. Däremot finns det i svensk rätt inte något förbud mot att sälja fordon som inte uppfyller kraven i direktivet. Det finns inte heller några bestämmelser som förbjuder försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter, förutom när det gäller motorfordons avgasrening.

Genomförandet av direktivets bestämmelser om försäljnings- och ibruktagandeförbud

Som framgått ovan har, formellt sett, något svenskt genomförande av bestämmelserna om försäljningsförbud i det gamla

ramdirektivet och i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG aldrig skett. Detta kan naturligtvis tyckas vara en brist. En förklaring till detta kan dock vara att EG-typgodkännande i praktiken inte är obligatoriskt, eftersom direktiven inte omfattar enstycks-godkända fordon. Inget av dessa direktiv anger alltså förbud mot att sälja fordon som har godkänts genom registreringsbesiktning, eller komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Därmed framstår ett författningsreglerat förbud mot försäljning och ibruktagande av sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som tämligen meningslöst. Läget är alltså detsamma när det gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Några ändringar bör därför inte göras när det gäller dessa. När det däremot gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet är situationen numera en annan, eftersom detta direktiv är så heltäckande som det är. Bestämmelserna om försäljningsförbud är dessutom ännu tydligare i det nya direktivet än vad som har varit fallet hittills. Förbud mot att sälja fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet men som inte är godkända enligt detta måste därför regleras i svensk rätt.

Bestämmelser som innehåller förbud för enskilda att sälja eller använda vissa saker är att betrakta som föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga och ekonomiska förhållanden. Sådana föreskrifter tillhör det primära lagområdet, men kan delegeras till regeringen att besluta om när det handlar om föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa, eller trafik eller ordningen på allmän plats.

I 5 kap. 8 § fordonslagen anges 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 brukas. Bemyndigandet har utnyttjats genom regleringen i

2 kap. 8 § fordonsförordningen, se avsnitt 5.13.1 nedan. För att fullt ut genomföra artiklarna 26 och 28 i det nya direktivet bör bemyndigandet utvidgas, så att det ger en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om förbud mot försäljning och brukande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller föreskrivna krav.

Därefter är frågan i vilken förordning bestämmelser om försäljningsförbud bör föras in. Fordonsförordningen innehåller inte några bestämmelser som anger att fordon eller fordonsdelar måste vara godkända enligt direktiven, och följaktligen inte heller några bestämmelser om förbud att registrera, sälja eller använda fordon eller fordonsdelar som inte uppfyller kraven. I vilken utsträckning godkännande enligt direktiven är obligatoriskt framgår i stället av förordningen om vägtrafikregister. Den förordningen tar emellertid endast sikte på förutsättningarna för registrering och registrerings betydelse för ibruktagandet. Rent systematiskt passar bestämmelser om försäljning av fordon och fordonsdelar inte in där. I stället bör en ny förordning skapas, i vilken förs in bestämmelser om förbud mot försäljning av fordon och fordonsdelar som inte är godkända enligt direktiven.

Såvitt gäller fordon bör bestämmelserna i den nya förordningen nära anknyta till utformningen av den föreslagna nya 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister och innehålla samma undantag som anges där Dessutom bör det införas ett undantag för fordon som inte är färdigbyggda (se avsnitt 5.12.2 ovan). Vidare bör fordon i slutserier som har medgetts dispens från kravet på giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande för att få registreras, även få lov att säljas i Sverige.

När det gäller komponenter och separata tekniska enheter bör de undantag som anges i artikel 28 föras in i den nya förordningen.

Vägverket bör vara tillsynsmyndighet enligt den nya förordningen. De befogenheter som Vägverket har i sin egen skap av tillsynsmyndighet framgår av den föreslagna nya 5 kap.

9 § fordonslagen, se avsnitt 5.3.1 ovan. Angående sanktioner mot den som bryter mot bestämmelserna i förordningen, se avsnitt 5.18.3 nedan.

5.13 Skyddsklausuler

5.13.1 Fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som är förenliga med direktivet

Förslag: Om behörig myndighet (idag Vägverket) finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG-typgodkänd i en annan stat allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan får verket, i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga direktivet, besluta att fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna inte får registreras, säljas eller tas i bruk. Ett sådant beslut gäller i högst sex månader.

Bedömning: Detaljerade bestämmelser i direktivet om vilka åtgärder som ska vidtas efter det att ett beslut om försäljningsförbud har fattats bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 29.1* anges att om en medlemsstat finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, trots att de uppfyller de tillämpliga kraven eller har föreskriven märkning, utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan, har denna medlemsstat rätt att under högst sex månader vägra att registrera sådana fordon eller vägra att tillåta att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk inom dess territorium. Medlemsstaten ska i sådana fall omedelbart underrätta tillverkaren, övriga medlemsstater och kommissionen om detta

samt ange skälen och då särskilt ange om det beror på brister i de tillämpliga rättsakterna eller felaktig tillämpning av de relevanta kraven. I *artikel 29.2–29.4* anges vilka åtgärder som kommissionen ska vidta när den får en sådan underrättelse.

Bestämmelsen i artikel 29 motsvaras i stort sett av 2 kap. 8 § fordonsförordningen, där det sägs att om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG-typgodkänd av en typgodkännandemyndighet i en annan stat allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, får godkännandemyndigheten besluta att de inte får registreras, säljas eller tas i bruk. I syfte att samla alla regler om förbud mot försäljning av fordon och fordonsdelar på samma ställe bör bestämmelsen i 2 kap. 8 § fordonsförordningen flyttas över till den föreslagna nya förordningen. Möjligheten för Vägverket att förbjuda registrering av fordon borde, rent systematiskt, egentligen föras över till förordningen om vägtrafikregister. Detta skulle emellertid innebära att verket måste fatta två beslut om man vill förbjuda både registrering och försäljning, vilket torde vara det normala, och att dessa båda beslut skulle få överklagas till två olika länsrätter. Detta vore synnerligen opraktiskt. Av den anledningen bör även verkets möjlighet att förbjuda registrering av fordon regleras i den föreslagna nya förordningen. En hänvisning till denna bestämmelse läggs in i förordningen om vägtrafikregister. Bestämmelsen bör vidare kompletteras så att det, i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga ramdirektivet, blir möjligt för Vägverket att förbjuda registrering och ibruktagande respektive försäljning med hänvisning till miljö- eller folkhälsoskäl, jfr resonemanget angående artikel 8.3 i avsnitt 5.5.1 ovan.

Bestämmelsen i 2 kap. 8 § fordonsförordningen reglerar inte vad som händer om godkännandemyndigheten i efterhand finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som den själv har godkänt allvarligt äventyrar exempelvis trafiksäkerheten. Ordalydelsen i artikel 29 ger

utrymme för Sverige att även i sådana fall vägra att registrera fordonen eller vägra att tillåta att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter tas i bruk. Samtidigt kan det konstateras att godkännandemyndighetens beslut att meddela ett godkännande är ett gynnande förvaltningsbeslut. Direktivet anger inte någon möjlighet för godkännandemyndigheten att återkalla godkännandet i den givna situationen. Ur den enskilde tillverkarens perspektiv är det också rimligt att kunna förvänta sig att de rättsliga verkningarna av ett typgodkännande inte upphör i ett senare skede på den grunden att godkännandemyndigheten har gjort ett misstag under godkännandeprocessen. Av den anledningen bör 2 kap. 8 § fordonsförordningen även fortsättningsvis endast gälla om ett typgodkännande har meddelats i en annan medlemsstat.

5.13.2 Fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen

Bedömning: Bestämmelserna i artikel 30.1 är redan genomförda i svensk rätt. Närmare bestämmelser om förfarandet enligt artikel 30 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för bedömningen: Av *artikel 30.1* framgår att om den medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller godkännandemärke inte överensstämmer med den typ som den har godkänt, ska medlemsstaten vidta nödvändiga åtgärder, vid behov inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen. Godkännandemyndigheten i denna medlemsstat ska underrätta godkännande-

myndigheterna i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna. Vid avvikelser från uppgifterna i EG-typgodkännandeintyget eller det tekniska underlaget ska, enligt *artikel 30.2*, bristande överensstämmelse med den godkända typen anses föreligga. Detta gäller dock inte om eventuella toleranser som medges i de tillämpliga rättsakterna har iakttagits. I *artikel 30.3–30.6* anges hur godkännandemyndigheterna ska agera om de upptäcker att nya fordon, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller godkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen om EG-typgodkännandet har beviljats av en annan medlemsstat.

Bestämmelserna i artikel 30 motsvaras, med vissa smärre justeringar, av artikel 11 i det gamla ramdirektivet och har genomförts i svensk rätt sedan tidigare. Möjligheten för godkännandemyndigheten att återkalla ett typgodkännande om den finner att ett fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med den typ som den har godkänt framgår av 2 kap. 5 § fordonslagen. Vidare framgår av 3 kap. 20 § fordonsförordningen att myndigheten ska vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på nytt tillverkas i enlighet med den godkända typen. Närmare bestämmelser om förfarandet bör genomföras av Vägverket.

5.13.3 Försäljning och ibrukttagande av delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av nödvändiga system

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet inte får säljas, tas i bruk eller användas, eller att detta får ske endast om vissa villkor är uppfyllda. Bestämmelsen i 11 kap. 11 § andra stycket fordonsförordningen, som anger att Vägverket får meddela föreskrifter om att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som är godkänd av verket eller någon annan myndighet, flyttas till den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibrukttagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

Bedömning: Genomförandet av artikel 31 bör i övrigt anstå tills vidare.

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 31.1* anges att medlemsstaterna ska tillåta försäljning, saluföring eller ibrukttagande av delar som kan medföra en betydande risk vad gäller korrekt funktion av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller för dess miljöprestanda endast under förutsättning att delarna eller utrustningen i fråga har godkänts av en godkännandemyndighet. Delar eller sådan utrustning som omfattas av ett sådant godkännande ska, enligt *artikel 31.2*, föras in i en särskild förteckning. Ett sådant beslut ska föregås av en utvärdering till följd av en rapport och ha som mål att skapa en rimlig balans mellan förekomsten av en allvarlig risk för säkerhet eller miljöprestanda hos fordon som utrustad med aktuella delar eller utrustning, och de konsekvenser ett eventuellt krav om godkännande av aktuella delar eller utrustning har för konsumenter och tillverkare på eftermarknaden. I *artikel 31.3* anges att

punkt 1 normalt inte tillämpas på originaldelar eller originalutrustning som ingår i ett typgodkännande för system på fordon eller på delar eller utrustning som har typgodkänts eller på delar eller utrustning som uteslutande används för tävlingsfordon som inte är avsedda att användas på allmänna vägar. Kommissionen ska vid behov anta bestämmelser för att identifiera de delar eller den utrustning som avses i punkten 3.

I *artikel 31.4* anges att förfarandet för och kraven i samband med den godkännandeprocess som avses i punkten 1 samt formerna för senare uppdateringar av den förteckning som nämns där ska fastställas av kommissionen efter samråd med de berörda parterna. Dessa krav ska utformas på sätt som närmare anges i artikeln. I *artikel 31.5* anges hur en ansökan om godkännande ska utformas och hur den ska prövas av godkännandemyndigheten. I *artikel 31.6* anges att varje del eller utrustning som godkänns med tillämpning av denna artikel ska märkas på lämpligt sätt och att kommissionen bl.a. ska fastställa märknings- och emballagekrav. I *artikel 31.7* anges hur åtgärder enligt punkterna 2–6 ska antas. *Artikel 31.8* reglerar vissa skyldigheter för tillverkare som har fått en godkännande. *Artikel 31.9* reglerar skyldigheten för medlemsstaterna att säkerställa en effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen och att vidta åtgärder om det visar sig att villkoren för att utfärda tillståndet inte längre är uppfyllda.

Artikel 31.10 handlar om hur kommissionen ska hantera oenighet mellan medlemsstaterna när det gäller de intyg som ska utfärdas vid ett godkännande.

I *artikel 31.11* anges att artikel 31 inte ska tillämpas på en del eller utrustning innan den förtecknas i en viss bilaga till direktivet. Den bilaga saknar än så länge innehåll. För varje post eller grupp av poster i bilagan ska en rimlig övergångsperiod fastställas, så att tillverkaren av den delen eller utrustningen kan ansöka om och erhålla ett tillstånd. Samtidigt kan en tidpunkt i förekommande fall fastställas så att delar eller utrustning avsedda för fordon som typgodkänts före denna tidpunkt inte omfattas av tillämpningen av denna artikel.

I *artikel 31.12* anges att så länge som ett beslut inte är fattat om huruvida en del eller utrustning ska ingå i den förteckning som nämns i punkten 1 får medlemsstaterna behålla sådana nationella bestämmelser om delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda. När ett sådant beslut har fattats ska nationella bestämmelser om de berörda delarna eller utrustningen upphöra att gälla.

Från och med den 29 oktober 2007 ska medlemsstaterna, enligt *artikel 31.13*, inte anta nya bestämmelser som rör delar och utrustning som kan påverka den korrekta funktionen av system och som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

Det kan således konstateras att det nya ramdirektivet öppnar en möjlighet att kontrollera även vissa andra delar eller annan utrustning till fordon än system, komponenter och separata tekniska enheter. Det är dock ännu inte möjligt att tillämpa artikel 31, eftersom det närmare innehållet i stor utsträckning ännu inte är fastställt. För att underlätta ett genomförande av bestämmelserna i artikel 31 när den dagen har kommit, bör det redan nu införas ett bemyndigande i fordonslagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om att fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet inte får säljas, tas i bruk eller användas, eller att detta får ske endast om vissa villkor är uppfyllda. I övrigt får ett genomförande av artikel 31 anstå tills vidare.

I 11 kap. 11 § andra stycket fordonsförordningen bemyndigas Vägverket att meddela föreskrifter om att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som är godkänd av verket eller någon annan myndighet. Av systematiska skäl bör det bemyndigandet flyttas till den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

5.13.4 Återkallelse av fordon

Förslag: Tillverkaren ska vara skyldig att anmäla till godkännandemyndigheten om han eller hon beslutar att återkalla fordon som sålts, registrerats eller tagits i bruk. Efter en sådan ändring ska godkännandemyndigheten underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder. Myndigheten kan då besluta om ny kontroll eller provning. Myndigheten kan även besluta om återkallelse av EG-typgodkännandet.

Bedömning: Närmare bestämmelser om vilka åtgärder som ska vidtas efter en återkallelse av fordon bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 32.1* anges att om en tillverkare som har beviljats ett EG-typgodkännande är tvungen, med tillämpning av bestämmelserna i en rättsakt eller i direktiv 2001/95/EG (det s.k. produktsäkerhetsdirektivet) att återkalla fordon som redan sålts, registrerats eller tagits i bruk på grund av att ett eller flera system eller en eller flera komponenter eller separata tekniska enheter som monterats på fordonet utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet så ska han omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som beviljade fordonsgodkännandet om detta. Enligt *artikel 32.2* ska tillverkaren föreslå godkännandemyndigheten lämpliga åtgärder för att undanröja de risker som avses i punkten 1. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela myndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna åtgärderna. De behöriga myndigheterna ska se till att dessa åtgärder genomförs på ett verksamt sätt på deras respektive territorium. I *artikel 32.3* anges vad de berörda myndigheterna ska göra om de anser att de föreslagna åtgärderna är otillräckliga eller om de inte har genomförts tillräckligt snabbt. Om den godkännandemyndighet som beviljat EG-typgodkännandet själv inte godtar tillverkarens åtgärder ska den vidta alla de skyddsåtgärder som krävs, inbegripet återkallelse av EG-typgodkännandet, om

inte tillverkaren föreslår och genomför effektiva korrigerande åtgärder. Artikel 32 tillämpas även på delar som inte omfattas av några krav enligt en rättsakt.

Bestämmelser om tillverkares skyldigheter att återkalla farliga varor finns i produktsäkerhetslagen. Denna lag syftar till att säkerställa att varor och tjänster som tillhandahålls konsumenterna inte orsakar skada på person, och genomför produktsäkerhetsdirektivet i svensk rätt. Däremot innehåller lagen inte någon skyldighet för tillverkare att återkalla en vara på grund av att den utgör en allvarig risk för miljön. Det nya direktivet ålägger inte heller tillverkarna någon sådan skyldighet, utan anger endast vad som sker om en återkallelse väl sker. Artikel 32 föranleder därför inte någon ändring i fråga om tillverkarnas skyldigheter att återkalla varor.

Tillverkarens skyldighet att underrätta den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet om att återkallelse har skett bör föras in i 3 kap. 17 § fordonsförordningen, som redan anger en sådan anmälningsskyldighet för det fall tillverkningen upphör eller uppgifterna i det tekniska underlaget eller informationsdokumentet ändras. Godkännandemyndighetens skyldighet enligt 3 kap. 18 § att efter en anmälan om ändring underrätta tillverkaren om de åtgärder som ändringen föranleder bör utvidgas till att även gälla i de fall en anmälan om återkallelse har skett.

I en bisats till artikel 32.3 nämns att godkännandemyndigheten kan få återkalla ett EG-typgodkännande om tillverkaren har återkallat fordon. Det är emellertid något tveksamt vad det är som skulle kunna utgöra grunden för en återkallelse av godkännandet. Som nämnts i avsnitt 5.13.1 ovan saknar direktivet en generell möjlighet för godkännandemyndigheten att återkalla ett EG-typgodkännande om det i efterhand visar sig att exempelvis en fordonstyp inte borde ha godkänts. Vidare saknar svensk rätt en möjlighet att förbjuda registrering, ibruktagande och försäljning av fordon som har godkänts här. Ur det perspektivet framstår det som märkligt om en återkallelse av fordon i sig skulle kunna leda till att godkännandet återkallas. Utgångs-

punkten bör i stället vara att detta endast kan ske om fordonen inte längre överensstämmer med den godkända typen. Detta regleras i 5 kap. 2 § fordonslagen.

Direktivets mer detaljerade bestämmelser om vilka åtgärder som ska vidtas efter att en tillverkare har återkallat fordon bör genomföras av Vägverket.

5.13.5 Meddelande av beslut och möjlighet till prövning

Bedömning: Bestämmelserna i artikel 33 är redan genomförda i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 33* anges att varje beslut som fattas enligt bestämmelser som antagits för genomförandet av detta direktiv och varje beslut som innebär att EG-typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras eller att försäljning förbjuds ska i detalj ange de skäl på vilka beslutet grundas. Den berörda parten ska underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka möjligheter till prövning av beslutet som finns inom ramen för gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten och inom vilken tid prövning ska begäras.

Bestämmelser om parts rätt att underrättas om myndigheters beslut och om myndigheters skyldighet att motivera sina beslut finns i 20 och 21 §§ förvaltningslagen. Dessa bestämmelser bedöms vara fullt tillräckliga för att artikel 33 redan ska anses vara genomförd i svensk rätt.

5.14 Internationella föreskrifter

5.14.1 FN/ECE-föreskrifter som krävs för EG-typgodkännande

Bedömning: Artikel 34 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 34* anges att de FN/ECE-föreskrifter som gemenskapen har anslutit sig till och som förtecknas i närmare angiven bilaga utgör en del av EG-typgodkännandet för fordon på samma villkor som särdirektiven eller förordningarna. I övrigt anges i artikeln hur bilagorna till direktivet ska ändras när gemenskapen har beslutat om obligatorisk tillämpning av en FN/ECE-föreskrift för ett EG-typgodkännande. Bestämmelserna riktar sig huvudsakligen till gemenskapens institutioner. När en FN/ECE-föreskrift väl har förtecknats i bilagorna till direktivet utgör de en del av EG-rätten och ska tillämpas på samma sätt som särdirektiv och förordningar som anger tekniska krav för typgodkännande. Några särskilda åtgärder för att genomföra artikel 34 i svensk rätt krävs inte.

5.14.2 FN/ECE-föreskrifters likvärdighet med direktiv eller förordningar

Bedömning: Artikel 35 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 35* anges att de FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i en närmare angiven bilaga erkänns som likvärdiga med motsvarande särdirektiv eller förordningar i den mån de har samma tillämpningsområde och syfte. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta

godkännanden som beviljats enligt dessa FN/ECE-föreskrifter samt, i tillämpliga fall, tillhörande godkännandemärken i stället för motsvarande godkännanden och godkännandemärken som beviljats i enlighet med det tillämpliga särdirektivet eller den tillämpliga förordningen. Vidare anges hur direktivet ska ändras om gemenskapen har beslutat att tillämpa en ny FN/ECE-föreskrift eller en ändrad FN/ECE-föreskrift. Bestämmelserna riktar sig huvudsakligen till gemenskapens institutioner. När en FN/ECE-föreskrift väl har förtecknats i bilagorna till direktivet utgör de en del av EG-rätten och ska tillämpas på samma sätt som särdirektiv och förordningar som anger tekniska krav för typgodkännande. Några särskilda åtgärder för att genomföra artikel 35 i svensk rätt krävs inte.

5.14.3 Likvärdighet med andra föreskrifter

Förslag: Fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av ett avtal om ömsesidigt godkännande som EG har träffat med tredje land ska jämföras med fordon, komponenter och separata tekniska enheter som har godkänts enligt de EG-rättsliga bestämmelserna.

Skälen för förslaget: Inom ramen för multilaterala eller bilaterala avtal mellan gemenskapen och tredjeländer får, enligt *artikel 36*, även andra föreskrifter förklaras för likvärdiga med de villkor eller bestämmelser för EG-typgodkännande som anges i direktivet. Bestämmelsen riktar sig huvudsakligen till gemenskapens institutioner. Emellertid bör det även framgå av den nationella lagstiftningen att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land ska behandlas på samma sätt som fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som är godkända enligt det EG-rättsliga regelverket, se vidare avsnitt 5.12.2 och 5.12.4 ovan.

5.15 Tillhandahållande av teknisk information

5.15.1 Information som är avsedd för användarna

Förslag: Tillverkaren ska, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, vara skyldig att tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner som krävs för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet. Tillverkaren får inte tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

Bedömning: Närmare bestämmelser om vilken information som ska lämnas och i vilken form bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: Enligt *artikel 37* får tillverkaren inte, med avseende på de uppgifter som föreskrivs i direktivet eller i de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten. Om så föreskrivs i en rättsakt ska tillverkaren tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner där eventuella särskilda villkor eller begränsningar anges för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet. Denna information ska vara avfattad på gemenskapens officiella språk. De ska, i samförstånd med godkännandemyndigheten, tillhandahållas i en lämplig medföljande handling, t.ex en instruktionsbok eller servicebok.

Bestämmelserna i artikel 37 är nya i förhållande till det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser saknas i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG, liksom i svensk rätt.

En författningsreglerad skyldighet för en tillverkare att tillhandahålla produktinformation till användarna innebär ett sådant ingrepp i förhållandet mellan enskilda att det krävs lagform.

Artikel 37 bör därför, i sina huvuddrag, genomföras i svensk rätt genom en komplettering av listan över tillverkarens skyldigheter i 2 kap. 4 § fordonslagen. Närmare bestämmelser om vilken information som ska lämnas och i vilken form bör dock kunna föreskrivas av Vägverket.

Skyldigheten för tillverkaren att lämna information till användarna påverkar inte möjligheten för tillverkarna att få sina produkter godkända, registrerade eller sålda här. Det torde därför inte finnas några hinder mot att i svensk rätt utvidga denna skyldighet till att även gälla i fråga om fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av direktiv 2002/24/EG eller 2003/37/EG eller som har meddelats ett ECE- eller ett nationellt typgodkännande.

5.15.2 Information som är avsedd för tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter

Förslag: En tillverkare av fordon ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter, eller för att få tillstånd att sälja komponenter eller separata tekniska enheter som annars är förbjudna att sälja. Information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

En tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter ska förse fordonstillverkaren med all information om begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav rörande komponenterna eller de separata tekniska enheterna. Vidare ska tillverkaren, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav.

Bedömning: Närmare bestämmelser om vilken information som ska lämnas och i vilken form bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).

Skälen för förslaget och bedömningen: I *artikel 38* anges att fordonstillverkaren ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för att erhålla ett tillstånd enligt artikel 31. Fordonstillverkaren får kräva att tillverkarna av komponenter eller separata tekniska enheter ingår bindande avtal om att information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter ska hållas konfidentiell. Om en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter är innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg som omfattar begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav ska han eller hon förse fordonstillverkaren med all information om detta. Om så föreskrivs i en rättsakt ska tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav.

Bestämmelserna i artikel 38 är nya i förhållande till det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser saknas i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG, liksom i svensk rätt.

På samma sätt som när det gäller information till användarna är en författningsreglerad skyldighet för en tillverkare att tillhandahålla produktinformation till andra näringsidkare ett sådant ingrepp i förhållandet mellan enskilda att det krävs lagform. Även artikel 38 bör därför, i sina huvuddrag, genomföras i svensk rätt genom en komplettering av listan över tillverkarens skyldigheter i 2 kap. 5 § fordonslagen.

Den tekniska information som en fordonstillverkare kommer att kunna tvingas lämna ut kan vara information om affärs- eller driftförhållanden i en näringsidkares rörelse som näringsidkaren

vill hålla hemlig och vars röjande är ägnat att medföra skada för honom i konkurrenshänseende. Lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter ger knappast tillverkaren ett tillräckligt starkt skydd mot att uppgifterna utnyttjas eller röjs på ett sådant sätt att skada uppkommer för honom eller henne. I sammanhanget kan nämnas att den lagen är föremål för en översyn. Skyldigheten att lämna ut information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter bör därför villkoras av att tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter förbinder sig att hålla informationen konfidentiell. I övrigt bör närmare bestämmelser om vilken information som ska lämnas och i vilken form genomföras av Vägverket.

Skyldigheten för tillverkaren att lämna information påverkar inte möjligheten för tillverkarna att få sina produkter godkända, registrerade eller sålda här. Det torde därför inte finnas några hinder mot att i svensk rätt utvidga denna skyldighet till att även gälla i fråga om fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av direktiv 2002/24/EG eller 2003/37/EG eller som har meddelats ett ECE- eller ett nationellt typgodkännande.

5.16 Genomförandebestämmelser och ändringar

Bedömning: Artiklarna 39 och 40 behöver inte genomföras i svensk rätt
--

Skälen för bedömningen: *Artiklarna 39 och 40* innehåller bestämmelser om vad kommissionen ska göra i olika avseenden, exempelvis för att genomföra särdirektiv eller förordningar eller för att anta vissa ändringar. Bestämmelserna behöver inte genomföras i svensk rätt.

5.17 Utseende och anmälan av tekniska tjänster

5.17.1 Utseende av tekniska tjänster och bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

Förslag: En teknisk tjänst ska anmälas av godkännandemyndigheten. Till grund för godkännandemyndighetens beslut ska det som huvudregel finnas en bedömningsrapport som upprättats av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) eller av motsvarande behörig myndighet i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bedömningsrapporten ska bifogas ansökan om att bli anmäld som teknisk tjänst. När det gäller tekniska tjänster som är etablerade i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan, i stället för en bedömningsrapport, bifogas ett intyg om ackreditering från ett behörigt ackrediteringsorgan i etableringsstaten. I sådana fall upprättas bedömningsrapporten av godkännandemyndigheten.

SWEDAC ska utöva fortlöpande kontroll av de anmälda tekniska tjänsterna. I fråga om tekniska tjänster som är etablerade utomlands ska dock Vägverket utöva fortlöpande kontroll över att organet uppfyller de krav som ställs. Ett sådant organ ska kunna visa att uppföljningar görs av den behöriga myndigheten i etableringsstaten.

Godkännandemyndigheten eller SWEDAC ska underrätta regeringen om de anser att en anmälan av tekniskt tjänst bör återkallas. Godkännandemyndighetens beslut i fråga om anmälan om tekniska tjänster ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Godkännandemyndigheten bemyndigas att meddela närmare föreskrifter i fråga om organ som ska anmälas som tekniska tjänster. Dessförinnan ska godkännandemyndigheten samråda med SWEDAC.

Även ett provningsorgan som utför provningar som ligger till grund för ECE-typgodkännande ska fortsättningsvis benämnas teknisk tjänst.

Skälen för förslaget och bedömningen

Direktivet

Begreppet ”teknisk tjänst” definieras i artikel 3 som en organisation eller ett organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrollaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva dessa funktioner.

I *artikel 41* anges hur tekniska tjänster ska utses. De tekniska tjänsterna ska, enligt *artikel 41.2*, själva genomföra eller övervaka de provningar som krävs för godkännande eller de inspektioner som närmare anges i direktivet eller i en rättsakt som förtecknas i en bilaga till direktivet, utom i de fall där alternativa förfaranden särskilt medges. De får inte utföra provningar för vilka de inte vederbörligen har utsetts. I *artikel 41.3* anges att de tekniska tjänsterna, beroende på kompetensområde, ska ingå i en eller flera av kategorierna A–D. Enligt *artikel 41.4* ska de tekniska tjänsterna uppvisa relevant kompetens, särskild teknisk kunskap och styrkt erfarenhet på de områden som omfattas av direktivet och de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet. Vidare ska de tekniska tjänsterna normalt uppfylla vissa närmare angivna standarder. En godkännandemyndighet kan, enligt *artikel 41.5*, agera som teknisk tjänst. Detsamma gäller, enligt *artikel 41.6*, en tillverkare eller en underleverantör som handlar i dennes ställe. Av *artikel 41.7* följer att de enheter som avses i punkterna 5 och 6 ska uppfylla bestämmelserna i artikeln. I *artikel 41.8* anges att andra tekniska tjänster än de som har utsetts i ett tredjeland i enlighet med punkten 6 endast kan anmälas som teknisk tjänst i enlighet med artikel 43 inom ramen

för ett bilateralt avtal mellan gemenskapen och det aktuella tredjelandet.

I *artikel 42.1* anges att den kompetens som avses i artikel 41 ska bestyrkas genom en bedömningsrapport som upprättas av en behörig myndighet. Med ”behörig myndighet” avses, enligt artikel 3, antingen den godkännande myndigheten eller en utsedd myndighet eller ett ackrediteringsorgan som agerar på dessas vägnar. I bedömningsrapporten kan ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan ingå. Den bedömning som ligger till grund för bedömningsrapporten ska, enligt *artikel 42.2*, utföras på ett visst sätt och revideras efter en period på högst tre år. Bedömningsrapporten ska, enligt *artikel 42.3*, på begäran översändas till kommissionen. I *artikel 42.4* anges att den godkännandemyndighet som agerar som teknisk tjänst ska visa att den uppfyller tillämpliga standarder genom dokumentationer av detta. Detta inbegriper en bedömning som ska utföras av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms. Sådana bedömare kan komma från samma organisation under förutsättning att de är oberoende i förhållande till den personal som utför den verksamhet som är föremål för bedömning. Enligt *artikel 42.5* ska en tillverkare eller underleverantör som handlar i dennes ställe och som har utsetts som teknisk tjänst uppfylla de relevanta bestämmelserna i artikeln. Närmare bestämmelser om hur tekniska tjänster ska utses och hur de ska bedömas finns i bilagor till direktivet.

I *tillägg 2 till bilaga V* i direktivet anges bl.a. att den behöriga myndigheten ska upprätta en plan för förnyad bedömning och övervakning av varje teknisk tjänst så att representativa prov på det område tjänsten utsetts för regelbundet bedöms. När brister i överensstämmelse konstateras under övervakning eller förnyad bedömning ska den behöriga myndigheten fastställa strikta tidsgränser för de korrigerande åtgärder som ska vidtas. Om de korrigerande eller förbättrande åtgärderna inte har vidtagits inom den överenskomna tidsramen eller bedöms otillräckliga ska den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder, till exempel utföra ytterligare en bedömning eller återkalla tillståndet. Vidare

ska den behöriga myndigheten föra register över tekniska tjänster för att visa att kraven för att utses faktiskt har uppfyllts.

Gällande svensk rätt

I 3 kap. 2 § fordonsförordningen anges att ett EG-typgodkännande ska meddelas för en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller de tillämpliga kraven i närmare angivna direktiv. Ett EG-typgodkännande kan meddelas på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst i enlighet med det tillämpliga direktivet, eller av provning som omfattas av avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land. Begreppet teknisk tjänst definieras i 3 kap. 1 § som en organisation som har utsetts för att utföra provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva denna funktion.

När det gäller ECE-typgodkännanden anges i 4 kap. 1 § fordonsförordningen att ett typgodkännande får meddelas på grundval av provning som har utförts av ett provningsorgan i enlighet med det tillämpliga reglementet.

Enligt 5 kap. 5 § fordonsförordningen utförs provning för nationellt typgodkännande av ett besiktningsorgan för det kontrollområde som avses i 4 kap. 2 § fordonslagen, dvs. av något av de tre bolag som för närvarande har monopol på besiktningsverksamhet.

I 11 kap. 17 § anges att Vägverket ska som godkännandemyndighet enligt 3 och 4 kap. fullgöra de uppgifter som Sverige ansvarar för enligt tillämpliga direktiv, avtal om ömsesidigt godkännande och reglementen, samt får meddela föreskrifter för verkställigheten av direktiven och avtalen. I fråga om utseende och anmälan av provningsorgan gäller dock, enligt samma paragraf, att ett provningsorgan (teknisk tjänst) enligt 3 kap. ska utses och anmälas enligt de bestämmelser i lagen om teknisk kontroll som gäller ett organ som ska anmälas enligt 3 § samma lag. Enligt 5 § förordningen om teknisk kontroll är det styrelsen

för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) som, efter samråd med berörda sektorsmyndigheter, ska utse de organ som ska anmälas enligt denna bestämmelse. Även provningsorgan enligt 4 kap. ska utses och anmälas av SWEDAC. Närmare föreskrifter om vilka krav som de tekniska tjänsterna ska uppfylla meddelas av SWEDAC.

SWEDAC utövar tillsyn över organ som ska anmälas enligt 3 § lagen om teknisk kontroll.

SWEDAC:s verksamhet är avgiftsfinansierad.

Anmälan av teknisk tjänst

Enligt det nya ramdirektivet är det godkännandemyndigheten som ska utse en teknisk tjänst. Detta innebär att denna uppgift måste flyttas över från SWEDAC till godkännandemyndigheten. Eftersom det är godkännandemyndigheten som ansvarar för att de utsedda tekniska tjänsterna upprätthåller tillräckligt hög kvalitet bör godkännandemyndigheten också bemyndigas att, efter samråd med SWEDAC, meddela närmare föreskrifter i fråga om organ som ska anmälas som tekniska tjänster.

Upprättande av bedömningsrapporter m.m.

Enligt direktivet är det inte nödvändigt att godkännandemyndigheten upprättar den bedömningsrapport som ska ligga till grund för anmälan av en teknisk tjänst utan detta kan göras av en annan behörig myndighet. Eftersom den tekniska kompetens som behövs för att upprätta sådana bedömningsrapporter finns hos SWEDAC, bör SWEDAC utses som behörig myndighet att göra detta.

Särskilt om anlitandet av utländska tekniska tjänster

Under arbetets gång har det framförts att det finns en besvärande brist på svenska tekniska tjänster. För närvarande finns det endast fem utsedda tekniska tjänster i Sverige, och antalet har varit konstant under de senaste åren. Om ingenting görs kommer denna brist att bli ännu mer påtaglig när det nya ramdirektivet träder i kraft, eftersom fler fordonsslag kommer att omfattas av möjligheten till helfordonsgodkännande. Det har därför föreslagits att det borde vara möjligt att anlita utländska tekniska tjänster.

Direktivet förutsätter att varje medlemsstat själv anmäler vilka tekniska tjänster som den anlitar för att utföra sådana provningar som kan läggas till grund för ett EG-typgodkännande. Varje medlemsstat ansvarar också för att de tekniska tjänster som den har anmält uppfyller de kompetenskrav etc. som anges i direktivet. Detta innebär att det inte är möjligt för godkännandemyndigheten att till grund för ett EG-typgodkännande lägga provningar som har gjorts av en utländsk teknisk tjänst som inte är anmäld för Sveriges räkning. Däremot finns det ingenting i direktivet som hindrar att Sverige anmäler organ som är etablerade i någon annan medlemsstat. Detta gäller oavsett om organet redan är anmäld för någon annan medlemsstats räkning eller inte.

Ett sätt att underlätta för utländska tekniska tjänster att bli utsedda för Sveriges räkning är att inte kräva att en bedömningsrapport i alla lägen ska vara upprättad av SWEDAC, utan att man även kan godta bedömningsrapporter som har upprättats av en behörig myndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Det kan i och för sig ifrågasättas om det är förenligt med direktivet att låta godkännandemyndigheten använda sig av utländska bedömningsrapporter. Ett sådant förfarande innebär ju att godkännandemyndigheten avhänder sig en viss del av kontrollen över kvaliteten på de tekniska tjänsterna. Å andra sidan får man utgå från att även utländska behöriga myndigheter har den kompetens som krävs för att kunna göra en riktig bedömning av ett organ som ansöker

om att få bli teknisk tjänst. De krav som ett organ ska uppfylla för att bli anmäld som teknisk tjänst är dessutom fastslagna i direktivet, och är alltså desamma inom hela EES. Principerna om fri rörlighet och ömsesidigt godkännande talar för att det borde vara möjligt att förlita sig på en utländsk bedömningsrapport. Under alla förhållanden borde man från EU:s sida knappast ha någonting emot om Sverige förhåller sig på detta sätt.

I de fall det inte finns någon bedömningsrapport från någon annan medlemsstat att tillgå, får en sådan i stället upprättas i Sverige. Om det finns ett intyg om ackreditering som har upprättats av ett behörigt ackrediteringsorgan, bör ett sådant kunna utgöra stommen i en bedömningsrapport som godkännandemyndigheten själv upprättar efter nödvändiga kontakter med det sökande organet. Finns det inte heller något intyg om ackreditering bör ett utländskt organs ansökan om att bli anmäld som teknisk tjänst behandlas på samma sätt när det gäller organ som är etablerade i Sverige.

Närmare om förfarandet vid anmälan om teknisk tjänst

Enligt förslaget ska alltså, som huvudregel, SWEDAC upprätta bedömningsrapporter, medan godkännandemyndigheten ska utse och anmäla den tekniska tjänsten. Man kan tänka sig olika varianter på hur detta rent praktiskt ska gå till. En möjlighet, som för sökanden möjligen skulle framstå som enklast, vore att ansökan om att utses som teknisk tjänst lämnas till en av myndigheterna och att den myndigheten sedan sköter alla kontakter med den andra myndigheten. En sådan ordning skulle emellertid medföra vissa praktiska problem, inte minst i fråga om hur avgifter ska betalas till de olika inblandade myndigheterna. Därför föreslås att myndigheternas verksamheter hålls helt åtskilda. Sökanden får alltså först vända sig till SWEDAC och begära att få bli bedömd (om vederbörande inte redan har en utländsk bedömningsrapport som kan godtas alternativt ett utländskt intyg om ackreditering) och därefter till god-

kännandemyndigheten med en ansökan om att bli anmäld som teknisk tjänst. Avgift betalas, precis som tidigare, till SWEDAC för den del av arbetet som SWEDAC utför. Godkännandemyndighetens hantering av ärendet bör också vara avgiftsfinansierad. Avgiften betalas på vanligt sätt av sökanden själv i samband med ansökan.

Tillsynen av anmälda tekniska tjänster

Skrivningen i direktivet att det är den behöriga myndigheten som ska utföra förnyad bedömning och övervakning av anmälda tekniska tjänster torde i och för sig inte innebära att det för svenskt vidkommande måste vara SWEDAC som gör detta. Även godkännandemyndigheten själv kan ju vara behörig myndighet, och det torde stå medlemsstaterna fritt att välja om en annan myndighet ska vara behörig i alla avseenden som är möjliga enligt direktivet eller endast i vissa delar.

Det får emellertid anses vara en lämplig ordning att den kontinuerliga tillsynen av tekniska tjänster även fortsättningsvis utförs av SWEDAC. När det gäller återkallelser av anmälningar är det idag regeringen som gör detta, efter anmälan från SWEDAC. Detta strider i och för sig formellt mot direktivet, men å andra sidan torde det inte finnas några invändningar mot att den högsta beslutande myndigheten inom en medlemsstat fattar den här typen av beslut. Den nuvarande ordningen i detta avseende bör bestå. Dock bör även Vägverket, såsom godkännandemyndighet, vara skyldigt att göra en anmälan till regeringen om verket upptäcker brister hos de tekniska tjänsterna.

När det gäller tekniska tjänster som har anmälts för Sveriges räkning och som är etablerade utomlands bör den fortlöpande kontrollen utövas av godkännandemyndigheten. Man kan då i och för sig tänka sig att godkännandemyndigheten gör vissa uppföljningar på plats. Detta måste emellertid bygga på frivillighet från det anmälda organets sida, eftersom svenska myndigheter inte kan ägna sig åt myndighetsutövning utanför

svenskt territorium. Däremot bör man kunna ålägga det utländska organet att med jämna mellanrum visa att den inhemska behöriga myndigheten genomför uppföljningar av ackrediteringen alternativt att de blir bedömda på nytt i etableringsstaten enligt direktivet.

Mopeder, motorcyklar och traktorer

Av praktiska skäl bör samma ordning gälla vid anmälan av tekniska tjänster som utför provningar som ligger till grund för EG-typgodkännande av mopeder, motorcyklar och traktorer. Direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG innehåller inte något hinder mot detta.

ECE-typgodkännande och nationellt typgodkännande

Av praktiska skäl bör samma ordning gälla vid anmälan av provningsorgan som utför provningar som ligger till grund för ECE-typgodkännande. ECE-regelverket innehåller inte något hinder mot detta. Även sådana provningsorgan bör fortsättningsvis benämnas tekniska tjänster.

När det däremot gäller nationella typgodkännanden så avviker de redan idag från vad som gäller för EG- respektive ECE-typgodkännande, eftersom provningar utförs av ett besiktningsorgan. Det finns i nuläget inte anledning att föreslå förändringar i detta avseende.

Författningstekniska frågor

Den föreslagna ordningen innebär ett avsteg från vad som gäller enligt förordningen om teknisk kontroll. Visserligen kan regeringen utan vidare genom en förordning besluta om avvikelser från sina egna förordningar, men för tydlighetens skull föreslås

att en ny paragraf tas in i förordningen om teknisk kontroll, i vilken anges att bestämmelserna i 2–7 §§ inte gäller om någonting annat föreskrivs i någon annan förordning.

Nästa fråga är var den nya regleringen bör tas in. En möjlighet är naturligtvis att föra in den i fordonsförordningen, men bedömningen är att bestämmelserna passar mindre väl in där, eftersom bemyndigandet till regeringen inte kommer från fordonslagen utan från lagen om teknisk kontroll. Ett alternativ är i stället att skapa en helt ny förordning om anmälan av tekniska tjänster. En justering i fordonsförordningen krävs också.

5.17.2 Anmälningsförfaranden

<p>Bedömning: Bestämmelserna i artikel 43 bör genomföras av behörig myndighet (idag Vägverket).</p>
--

Skälen för bedömningen: Artikel 43 innehåller bestämmelser av administrativ karaktär om hur en anmälan av en teknisk tjänst ska gå till. Dessa bör genomföras av Vägverket.

5.18 Slutbestämmelser

5.18.1 Övergångsbestämmelser

Bedömning: Nationella typgodkännanden för de fordonsslag som omfattas av direktivet bör kunna meddelas så länge som direktivet så medger. Godkännande genom registreringsbesiktning bör finnas kvar som ett alternativ till enskilt godkännande under en tvåårsperiod. Närmare bestämmelser om vilka tekniska krav som ska uppfyllas för nationellt typgodkännande och för godkännande genom registreringsbesiktning efter den 29 april 2009 bör återfinnas i behörig myndighets (idag Vägverket) föreskrifter.

Artikel 44.2–44.4 behöver inte införlivas i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I *artikel 44.1* anges att fram till dess att nödvändiga ändringar av detta direktiv görs för att inkludera fordon som ännu inte omfattas av det, eller för att fullborda de administrativa och tekniska bestämmelser som rör typgodkännande av fordon i andra kategorier än M1 som tillverkas i små serier, och för att fastställa harmoniserade administrativa och tekniska bestämmelser för förfarandet vid enskilda godkännanden samt i avvaktan på att övergångsperioderna enligt *artikel 45* löper ut, ska medlemsstaterna fortsätta att bevilja nationella godkännanden för dessa fordon, förutsatt att dessa godkännanden grundar sig på de harmoniserade tekniska krav som anges i detta direktiv.

I *artikel 44.2* anges att efter ansökan av tillverkaren, eller av fordonsägaren när det gäller enskilt godkännande, och när den information som krävs lämnats in, ska den aktuella medlemsstaten fullständiga och utfärda typgodkännandeintyget eller intyget om enskilt godkännande. Intyget ska utfärdas till sökanden.

Om ett visst fordon som omfattas av enskilt godkännande ska registreras i en annan medlemsstat, får, enligt *artikel 44.3*,

denna medlemsstat begära av den godkännandemyndighet som har utfärdat det enskilda godkännandet att den lämnar ytterligare uppgifter som i detalj anger vilka tekniska krav som fordonet uppfyller.

I *artikel 44.4* slutligen anges att i avvaktan på harmoniseringen av medlemsstaternas registrerings- och skattesystem för de fordon som omfattas av detta direktiv, får medlemsstaterna använda nationella kodsystém för att underlätta registrering och beskattning inom deras territorium. För detta ändamål får medlemsstaterna dela in versioner i mindre enheter, förutsatt att det system som används för indelning uttryckligen anges i det tekniska underlaget eller kan härledas genom en enkel beräkning.

I artikel 45 (se avsnitt 5.18.2 nedan) anges vid vilka tidpunkter EG-typgodkännande ska börja tillämpas för olika fordonstyper. Innebörden av artikel 44.1 är att fram till dessa tidpunkter får medlemsstaterna fortsätta att godkänna fordon nationellt. En förutsättning är dock att godkännandena grundar sig på de harmoniserade tekniska krav som anges i direktivet. De harmoniserade tekniska kraven börjar således gälla den dag då direktivet ska börja tillämpas, dvs. den 29 april 2009 (se artikel 48), medan förfarandereglerna inte behöver börja tillämpas förrän vid senare tidpunkter. Detta innebär att det under en övergångsperiod är tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa parallella system för godkännande av fordon – dels det system som slås fast i det nya ramdirektivet, dels det hittills gällande nationella systemet. Något krav på att medlemsstaterna ska behålla sina nationella godkännanden under en viss tid finns dock inte i direktivet.

Från branschens sida har det i olika sammanhang framförts starka önskemål om att det nuvarande systemet med nationella typgodkännanden och registreringsbesiktningar behålls så länge som möjligt. Motivet för detta är framför allt en oro för att det nya systemet inte kommer att fungera så väl under en inledningsperiod, och att det därför måste finnas en möjlighet för industrin att få sina fordon godkända på ett smidigt och väl inarbetat sätt.

När det gäller typgodkännanden finns det, såvitt kan bedömas, inte några egentliga olägenheter med att acceptera nationella godkännanden så länge som direktivet tillåter. Sluttiderna för detta är klart och tydligt angivna i direktivet. Även om förfarandet med nationellt typgodkännande skiljer sig något från det med EG-typgodkännande så är detta knappast ägnat att medföra några större problem. När det gäller godkännande av enstaka fordon är situationen emellertid en annan. Att systemet med enskilt godkännande av fordon genom registreringsbesiktning behålls under en viss övergångsperiod förefaller i och för sig vara rimligt. Samtidigt kan man konstatera att det finns en risk för att dessa båda kontrollformer blandas ihop, och att detta leder till viss förvirring. Detta kan förväntas vara ett problem särskilt för privatpersoner och mindre företag. Till skillnad från när det gäller typgodkännanden är det nämligen inte bara större fordonstillverkare som behöver få enstaka fordon godkända. En annan aspekt är att det finns ett förslag som innebär att besiktningensmarknaden omregleras, se avsnitt 5.1.5 ovan. Om registreringsbesiktning respektive provning inför enskilt godkännande i framtiden kommer att få utföras av andra än de nuvarande monopolisterna framstår det som mindre lämpligt om det för ett och samma fordonsslag finns två alternativa former för godkännande av enstaka fordon. En sådan ordning skulle kunna leda till svårigheter för de nya marknadsaktörerna, men också för konsumenterna som i ett sådant läge måste ges rimliga chanser att jämföra olika besiktningensorgans erbjudanden med varandra. Av den anledningen bör möjligheten att få enstaka nya fordon godkända genom registreringsbesiktning i stället för genom enskilt godkännande begränsas i tiden. En rimlig tidsperiod kan vara två år från det att direktivet börjar tillämpas, med reservation för att en annan bedömning kan komma att göras om det beslutas att en omreglering av besiktningensmarknaden ska göras från en viss annan tidpunkt.

Hur övergångsbestämmelserna bör utformas behandlas mer i detalj i nästa avsnitt. Närmare bestämmelser om vilka tekniska krav som ska uppfyllas för nationellt typgodkännande och för

godkännande genom registreringsbesiktning efter den 29 april 2009 bör återfinnas i Vägverkets föreskrifter.

I övrigt krävs inga åtgärder för att införliva artikel 44 i svensk rätt.

5.18.2 Tidpunkter för tillämpning av EG-typgodkännanden

Förslag: EG-typgodkännande och enskilt godkännande enligt direktivet ska kunna meddelas från och med den 29 april 2009. Enstaka fordon ska kunna godkännas genom registreringsbesiktning till den 2 maj 2011. Behörig myndighet (idag Vägverket) bemyndigas att meddela föreskrifter om att nationellt typgodkännande under en övergångsperiod ska kunna meddelas även för andra fordonstyper än de som anges i den föreslagna nya 5 kap. 1 a § fordonsförordningen.

Skälen för förslaget

Direktivet

Följande tabell i *bilaga XIX* till direktivet illustrerar vilken tidtabell som gäller för genomförande av direktivet när det gäller typgodkännande.

Berörda kategorier	Datum för tillämpning		
	Nya fordons-typer, frivilligt ¹	Nya fordons-typer, obligatoriskt	Befintliga fordons-typer, obligatoriskt ¹
M1 Fordon avsedda för särskilda ändamål i kategori M1	2009-04-29	2011-04-29	2011-10-29

Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategori N1	2009-04-29	2010-10-29	2011-10-29
Etappvis färdigbyggda fordon i kategori N1	2009-04-29	2011-10-29	2013-04-29
Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategorierna N2, N3, O1, O2, O3 och O4	2009-04-29	2010-10-29	2012-10-29
Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategorierna M2 och M3	2009-04-29	2009-04-29 ²	2010-10-29
Fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 och O4	2009-04-29	2012-10-29	2014-10-29
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna N2 och N3	2009-04-29	2012-10-29	2014-10-29
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna M2 och M3	2009-04-29	2010-04-29 ²	2011-10-29
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna O1, O2, O3 och O4	2009-04-29	2011-10-29 ³	2013-10-29 ³

¹Ej tillämpligt.

²När det gäller tillämpningen av artikel 45.4 senareläggs detta datum med tolv månader.

³I den svenska versionen av direktivet har datumet 2010-10-29 angetts. Detta är felaktigt.

I *artikel 45* anges från vilka tidpunkter medlemsstaterna får respektive ska bevilja EG-typgodkännande för olika fordons typer. EG-typgodkännande ska beviljas för nya fordons typer från och med de datum som anges i tabellen. På tillverkarens

begäran får dock medlemsstaterna bevilja EG-typgodkännande för nya fordonstyper redan från och med den 29 april 2009. Fram till de datum som anges i den fjärde kolumnen ska artikel 26.1 (krav på EG-typgodkännande för registrering, försäljning och ibruktage) inte tillämpas på nya fordon som har blivit nationellt godkända före de datum som anges i tredje kolumnen eller som inte var godkända. På tillverkarens begäran och fram till de datum som anges i tredje kolumnen på raderna 6 och 9 ska medlemsstaterna fortsätta att bevilja nationella typgodkännanden som ett alternativ till EG-typgodkännande för fordon i kategori M2 och M3, under förutsättning att dessa fordon, deras system, komponenter och separata tekniska enheter har typgodkänts. Direktivet upphäver inte några EG-typgodkännanden för fordon av kategori M1 som har beviljats före den 29 april 2009, och det hindrar inte heller att sådana godkännanden utvidgas. När det gäller EG-typgodkännanden av nya typer av system, komponenter eller separata tekniska enheter ska medlemsstaterna tillämpa direktivet från och med den 29 april 2009. Direktivet upphäver dock inga EG-typgodkännanden för system, komponenter eller separata tekniska enheter som beviljats före den 29 april 2009, och det hindrar inte heller att sådana godkännanden utvidgas.

Hur bör tidpunkterna för direktivets tillämpning regleras i svensk rätt?

Som angetts i avsnitt 5.18.1 ovan bör nationella typgodkännanden för de fordonsslag som omfattas av direktivet kunna meddelas så länge som direktivet medger. Samtidigt är det viktigt att det blir möjligt för den som så önskar att godkänna fordon enligt det nya direktivet så snart som möjligt. Mot bakgrund av detta bör ikraftträdandet av de nya bestämmelserna kunna utformas på följande sätt.

I 3 kap. 3 § fordonsförordningen har föreslagits en utvidgning, så att förfarandet med EG-typgodkännande tillämpas för samtliga EG-motorfordon och släpvagnar till

sådana fordon och inte bara, som är fallet idag, för fordon av kategori M1 som har en inre förbränningsmotor. Den nya lydelsen kan träda i kraft direkt den 29 april 2009, eftersom den i sig inte anger att EG-typgodkännande är obligatoriskt för vissa typer av fordon. Även övriga bestämmelser om EG-typgodkännande kan träda i kraft omedelbart. Detsamma gäller de nya bestämmelserna om enskilt godkännande i 5 a kap.

I den föreslagna nya 5 kap. 1 a § fordonsförordningen anges vissa inskränkningar i möjligheten att få ett nationellt typgodkännande. Nationellt typgodkännande ska nämligen inte kunna meddelas för fordon för vilka godkännande enligt det nya ramdirektivet är obligatoriskt. Under de övergångstider som anges i bilaga XIX bör dock nationellt typgodkännande kunna meddelas. Detta bör lämpligen kunna regleras i Vägverkets föreskrifter, om Vägverket bemyndigas att meddela föreskrifter härom.

I den föreslagna nya 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister anges dels att nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som huvudregel inte får registreras om de inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande, dels vilka generella undantag som gäller från denna huvudregel. Därutöver bör det övergångsvis även vara möjligt att registrera fordon som har godkänts nationellt. När det gäller fordon med nationellt typgodkännande utgör den föreslagna skrivningen inte något problem. Möjligheten att meddela nationellt typgodkännande kommer att framgå av ovan nämnda bestämmelser i fordonsförordningen och Vägverkets föreskrifter. Emellertid bör det även vara möjligt att fram till den 2 maj 2011 kunna registrera fordon som godkänns vid en registreringsbesiktning. I praktiken innebär detta att det inte kommer att finnas något egentligt krav på att fordon ska vara godkända enligt direktivet förrän den 2 maj 2011, jfr resonemanget om nuvarande 6 kap. 7 § andra stycket i avsnitt 5.12.2 ovan. Det bör därför i ikraftträdandebestämmelserna anges att 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister träder i kraft först detta datum. Detsamma gäller

den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

5.18.3 Sanktioner

Förslag: 11 kap. 1 § fordonsförordningen utvidgas till att även gälla den som lämnar oriktig uppgift i en ansökan om enskilt godkännande.

Godkännandemyndigheten ska kunna förelägga en tillverkare att fullgöra sina skyldigheter att lämna information till användare och till vissa andra tillverkare. Ett sådant föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt, och ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Vägverket ska dessutom kunna förelägga den som säljer fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller andra fordonstillbehör i strid mot förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m. att upphöra med detta. Även ett sådant föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt, och ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Skälen för förslaget:

Direktivet

Enligt *artikel 46* ska medlemsstaterna fastställa de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv, och framförallt av de förbud som ingår i eller är en följd av *artikel 31* (angående försäljning och ibruktagande av delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av nödvändiga system) och i de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet, och ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra dem. Sank-

tionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 29 april 2009 samt alla senare ändringar av bestämmelserna så snart som möjligt.

Vilka sanktioner finns och bör finnas i svensk rätt?

I 11 kap. 1 § fordonsförordningen finns en straffbestämmelse för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg, i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märke eller i samband med registreringsbesiktning eller mopedbesiktning. Den bestämmelsen bör utvidgas till att även gälla den som lämnar oriktig uppgift i en ansökan om enskilt godkännande.

I 11 kap. 2 § stadgas om straff för den som i andra fall än som avses i 1 § bryter mot vissa bestämmelser i fråga om EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande och nationellt typgodkännande. Det handlar exempelvis om att underlåta att utfärda intyg om överensstämmelse i enlighet med gällande mallar eller att inte anmäla vissa förändrade förhållanden till godkännandemyndigheten. Det saknas skäl att göra några förändringar när det gäller detta. Vidare kan det konstateras att de föreslagna nya bestämmelserna om enskilt godkännande inte är sådana att det finns skäl att införa straffansvar för den som bryter mot dessa.

Övriga bestämmelser om straffansvar i 11 kap. fordonsförordningen berörs över huvud taget inte av det nya ramdirektivet.

Även i förordningen om vägtrafikregister finns vissa straffbestämmelser. Av dessa är det dock bara en, nämligen 17 kap. 4 §, som har någon relevans i detta sammanhang. Den bestämmelsen stadgar om straff för den som vid en ansökan eller anmälan enligt förordningen uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar en oriktig uppgift, om det inte föreskrivs straff för

gärningen i brottsbalken. Det saknas anledning att göra några ändringar i detta avseende.

I övrigt bör det övervägas om det bör införas straffansvar eller någon annan form av sanktioner även vid överträdelse av andra bestämmelser i fordonslagstiftningen. Det är framför allt två typer av överträdelser som är av intresse här, nämligen dels tillverkarens underlåtenhet att fullgöra vissa skyldigheter, dels försäljares brott mot förbud att sälja vissa fordon och fordons-tillbehör.

När det gäller tillverkarens skyldigheter kan det till en början konstateras att de i de allra flesta fall är mer eller mindre själv-reglerande. Om han eller hon inte medverkar på föreskrivet sätt under ansökningsförfarandet kan detta leda till att en ansökan om typgodkännande inte bifalls. Det saknas anledning att där-utöver lägga på ett straffansvar. Även när det gäller tillverkarens skyldigheter efter det att ett typgodkännande har meddelats så har det inte framkommit någonting som tyder på att det rent generellt skulle finnas något behov av att kunna ålägga tillverkaren ett straffansvar. Att samarbeta med godkännande-myndigheten ligger i allmänhet i tillverkarens eget intresse, och skulle så undantagsvis inte vara fallet har godkännandemyndig-heten en lagstadgad rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning för att där göra nödvändiga undersökningar. I vissa fall kan det sedan bli fråga om att återkalla godkännandet.

Det finns emellertid en särskild skyldighet där tillverkaren kan ha ett så starkt intresse av att inte uppfylla sin skyldighet att det kan vara motiverat att införa någon form av påtrycknings-medel, och det gäller den föreslagna nya skyldigheten att lämna information till användare och till vissa andra tillverkare, se avsnitt 5.15 ovan. Det kan emellertid ifrågasättas om det är ändamålsenligt med ett straff för den som bryter mot dessa bestämmelser. Tillverkaren är praktiskt taget alltid en juridisk person, där det kan vara svårt att utreda om det är någon enskild individ, och i så fall vem, som bör få bära det straffrättsliga ansvaret. Dessutom skulle det, vid en jämförelse med andra liknande brott, knappast vara aktuellt med någonting annat än

ett bötesstraff, vilket inte skulle vara en särskilt kännbar påföljd i sammanhanget. I stället bör godkännandemyndigheten vid vite kunna förelägga tillverkaren att fullgöra sina skyldigheter i dessa avseenden. En bestämmelse med denna innebörd bör föras in i fordonslagen.

Samma resonemang kan tillämpas när det gäller brott mot förbud att sälja fordon och fordonsdelar m.m. enligt den föreslagna nya förordningen om detta, se avsnitt 5.12.4. Även här kan det finnas ett kraftigt ekonomiskt incitament att strunta i bestämmelserna, och även här finns motsvarande komplikationer i att införa ett straffansvar. Vägverket bör i stället vid vite kunna förelägga den som säljer förbjudna varor att upphöra med detta. Den föreslagna nya förordningen förbjuder även ibruktagande av fordonsdelar i vissa fall. Här handlar det emellertid i allmänhet om privatpersoner som sällan eller aldrig kan förväntas ha någon kännedom om vilka regler som gäller för att vissa produkter ska få saluföras utan som normalt bör kunna utgå från att produkter som säljs på marknaden är tillåtna att använda. Det förefaller inte rimligt att införa någon form av sanktioner mot dessa personer.

5.18.4 Bedömning

Bedömning: Artikel 47 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: I artikel 47 anges att medlemsstaterna senast den 29 april 2011 ska underrätta kommissionen om tillämpningen av de typgodkännandeförfaranden som föreskrivs i direktivet, och särskilt om tillämpningen av det etappvisa förfarandet. Vidare anges vilka åtgärder kommissionen ska vidta med anledning av dessa rapporter. Artikeln behöver inte genomföras i svensk rätt.

5.18.5 Införlivande

Förslag: De författningsförslag som läggs fram i denna promemoria ska, med de avvikelser som anges i avsnitt 5.18.2, träda i kraft den 29 april 2009.

Skälen för förslaget: Enligt *artikel 48* ska medlemsstaterna före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä ändringarna i sak i detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen. De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 29 april 2009. Vidare anges att dessa bestämmelser ska innehålla en hänvisning till direktivet eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävts genom det nya ramdirektivet ska anses som hänvisningar till det nya ramdirektivet. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av direktivet.

Bortsett från de särskilda övergångsregler som närmare har behandlats i avsnitt 5.18.2 ovan ska alltså de bestämmelser som antas för att genomföra direktivet träda i kraft den 29 april 2009.

Att, som direktivet anger, införa en generell bestämmelse som anger att alla hänvisningar till det gamla ramdirektivet fortsättningsvis ska avse det nya ramdirektivet framstår inte som särskilt lämpligt. I vissa fall är det tvärtom nödvändigt att låta en hänvisning till det gamla ramdirektivet stå kvar, exempelvis när det gäller bestämmelser som endast ska tillämpas på fordon som redan har godkänts enligt detta direktiv. En bättre lösning är i stället att gå igenom samtliga bestämmelser i svensk rätt som innehåller hänvisningar till det gamla ramdirektivet, och för var och en av dem särskilt överväga om hänvisningen ska bytas ut eller inte. Utöver de bestämmelser i fordonslagstiftningen som redan har behandlats finns hänvisningar till det gamla ramdirektivet i lagen om motorfordons avgasrening och motor-

bränslen, förordningen om motorfordons avgasrening och förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar. Dessa bestämmelser behandlas i avsnitt 6.2 nedan.

I övrigt innehåller artikel 48 inte några materiella bestämmelser som behöver genomföras i svensk rätt, utan endast anvisningar till medlemsstaterna om hur genomförandet ska gå till.

5.18.6 Upphävande

Bedömning: Artikel 49 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: *Artikel 49* anger att det gamla ramdirektivet ska upphöra att gälla från och med den 29 april 2009 och att hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det nya ramdirektivet. Bestämmelsen behöver inte genomföras i svensk rätt.

5.18.7 Ikraftträdande

Bedömning: Artikel 50 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: *Artikel 50* anger när direktivet träder i kraft. Den bestämmelsen behöver inte genomföras i svensk rätt.

6 Övriga överväganden och förslag

6.1 Inledning

I följande avsnitt behandlas vissa frågor som inte är omedelbart kopplade till någon specifik artikel i det nya ramdirektivet, men som ändå har ansetts lämpliga att ta upp i detta sammanhang. Det handlar för det första om rena följdändringar, nämligen ändringar i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, förordningen om motorfordons avgasrening och förordningen (2007:185) om producentansvar för bilar (avsnitt 6.2). För det andra behövs vissa ändringar för att motverka eventuella negativa effekter av att mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet kommer att registreras som lastbilar (avsnitt 6.3). För det tredje aktualiseras frågor om vissa avgifter (avsnitt 6.4). Slutligen finns ett antal frågor som i och för sig inte har omedelbar anknytning till det nya ramdirektivet men som ändå är naturliga att i vart fall beröra här. Hit hör frågor som rör besiktningsformen lämplighetsbesiktning (avsnitt 6.5), vilka regler som bör gälla vid import av begagnade fordon (avsnitt 6.6), vad som bör avses med en yrkesmässig fordonstillverkare (avsnitt 6.7) och frågor om överklagande av vissa beslut enligt förordningen om vägtrafikregister (avsnitt 6.8).

6.2 Följändringar i avgaslagstiftningen m.m.

Förslag: Definitionen av ”ramdirektiv” i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen kompletterats med det nya ramdirektivet. Definitionen av ”tillverkare” utvidgas till att även avse den som tillverkaren har utsett som sin företrädare.

I förordningen om motorfordons avgasrening läggs det nya ramdirektivet till i listan med definitioner. Definitionen av ”ersättningskatalysator” kompletteras. En ersättningskatalysator ska antingen vara godkänd som en separat teknisk enhet enligt det gamla ramdirektivet eller kunna godkännas som en sådan enligt det nya ramdirektivet eller direktiv 2002/24/EG. Vissa följändringar görs i bilaga 1 till förordningen.

Exemplifieringen i 6 § andra stycket förordningen om producentansvar för bilar justeras så att hänvisningen i stället görs till det nya ramdirektivet.

Skälen för förslaget: Både lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen och förordningen om motorfordons avgasrening hänvisar till bestämmelser i det gamla ramdirektivet. Dessa hänvisningar måste kompletteras med det nya ramdirektivet. Därutöver behöver ett par smärre justeringar göras i avgaslagstiftningen. För det första bör definitionen av ”tillverkare” i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, på motsvarande sätt som i fordonslagstiftningen, utvidgas till att även avse den som i direktivet benämns ”tillverkarens företrädare”, se avsnitt 5.3.2 ovan. För det andra behöver definitionen av ”ersättningskatalysator” i 2 § förordningen om motorfordons avgasrening justeras. Enligt nuvarande lydelse ska en ersättningskatalysator kunna godkännas som en separat teknisk enhet enligt direktiv 70/156/EEG eller 2002/24/EG. Här måste det nya ramdirektivet läggas till. När det nya ramdirektivet börjar tillämpas kommer nya

ersättningskatalysatorer inte att kunna godkännas enligt det gamla direktivet. Däremot kommer det alltså att finnas ersättningskatalysatorer som redan har blivit godkända enligt detta. Därför bör skrivningen modifieras något, så att en ersättningskatalysator kan godkännas eller *vara godkänd* enligt något av de angivna direktiven.

I förordningen om producentansvar för bilar anges i 6 § att producenten ska se till att minst en viss procent av bilens vikt återanvänds eller återvinns, varav minst en något lägre procentandel av bilens vikt ska utgöras av återanvändning eller materialåtervinning. Detta gäller dock inte, enligt andra stycket, bilar som har särskilda karosseriarrangemang eller särskild utrustning för att kunna användas för särskilda transportuppgifter, såsom campingbilar, ambulanser, begravningsbilar eller andra bilar avsedda för särskilda ändamål i enlighet med punkten 5 i bilaga II till det gamla ramdirektivet. Hänvisningen till det gamla ramdirektivet bör bytas ut mot en hänvisning till punkten A 5 i bilaga II till det nya ramdirektivet. Den tidigare hänvisningen behöver inte finnas kvar parallellt, eftersom det endast är fråga om en exemplifiering.

6.3 Överväganden och förslag med anledning av en ny klassificering av mobilkranar

Förslag: Med ”mobilkran” avses ett motordrivet fordon, som inte är utrustat för godstransporter och som är försett med en kran med en lyftkapacitet av minst tio ton eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. En mobilkran kan vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I. En definition med denna innebörd förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Vägtrafikskattelagen ändras, så att lastbilar som är inrättade som mobilkranar beskattas på samma sätt som idag gäller för motorredskap som inte tillhör skatteklass I eller II.

Överlastavgift ska inte utgå för lastbilar som är inrättade som mobilkranar.

Kontrollbesiktning av lastbilar som är inrättade som mobilkranar ska ske med samma intervall som gäller för motorredskap klass I.

Bedömning: Nya mobilkranar som godkänns enligt direktivet kommer att registreras som tunga lastbilar. De trafikregler, behörighetsregler och regler om behöriga besiktningsorgan som gäller för tunga lastbilar kommer då att bli tillämpliga även för sådana mobilkranar.

Skälen för förslaget och bedömningen

Allmänt

Som framgått av den tidigare framställningen tillämpas direktivet på fordon som tillhör något av de EG-rättsliga fordonskategorierna M, N och O, vilket något förenklat motsvarar de svenska fordonskategorierna personbilar och bussar, lastbilar respektive släpvagnar. De flesta av de fordon som är aktuella att helfordonsgodkänna enligt direktivet registreras redan i Sverige

på ett sätt som motsvarar de EG-rättsliga definitionerna, och kommer att göra det oavsett om de är godkända enligt direktivet eller inte. För en kategori av fordon är situationen emellertid en annan, nämligen för mobilkranar.

Vilket fordonsslag en mobilkran ska hänföras till är av stor betydelse i flera olika avseenden, bl.a. i fråga om behörighetskrav, fordonsskatt och överlastavgift. Enligt de gällande svenska fordonsdefinitionerna kan en mobilkran vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I. I praktiken är emellertid mobilkranar praktiskt taget uteslutande registrerade som motorredskap klass I.

Mobilkranar omfattas av det nya fordonsdirektivet. Helfordonsgodkännande enligt direktivet kommer som huvudregel att bli obligatoriskt för nya mobilkranar från och med den 29 oktober 2014. Mobilkranar som godkänns enligt direktivet kommer att hänföras till fordonskategori N3 med karosserikoden SF. I enlighet med vad som angetts i avsnitt 5.2.3 ovan bör utgångspunkten vara att ett sådant fordon ska registreras som en lastbil. Det bör observeras att en mobilkran aldrig kan komma att vara registrerad som en lätt lastbil, eftersom de alltid har en totalvikt som överstiger 3,5 ton.

Trafikregler

I 4 kap. 20 § trafikförordningen (1998:1276) anges vilka högsta tillåtna hastigheter som är tillåtna vid färd på väg med vissa motordrivna fordon och fordonskombinationer. Tung lastbil får inte föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På motorvägar eller motortrafikleder får tung lastbil dock föras i 90 kilometer i timmen. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det har kopplats ytterligare fordon till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn gäller särskilda bestämmelser.

I 4 kap. 12 § trafikförordningen och i bilagor till förordningen anges vilka värden som inte får överskridas i fråga om axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt. Motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar överskrider i regel dessa värden. Vägverket får dock föreskriva att fordon eller fordonståg får framföras trots att dessa värden överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät. Vidare får, enligt 13 kap. 3 §, en kommun i enskilda fall medge undantag. Om undantaget rör mer än en kommun är det i stället den statliga vägghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas som får medge undantag. Ett undantag villkoras normalt av att fordonet inte får framföras snabbare än i en viss angiven hastighet.

När mobilkranar i framtiden registreras som lastbilar i stället för som motorredskap klass I kommer de formellt att få framföras i högre hastigheter än vad som nu är fallet. Detta saknar emellertid i praktiken betydelse, eftersom de regelmässigt p.g.a. sin vikt är föremål för ett dispensförfarande, varvid särskilda villkor om bl.a. hastighet anges. Av den anledningen finns det inte skäl att i nuläget föreslå några ändringar i 4 kap. 20 § trafikförordningen.

Även i övrigt kommer sådana trafikregler som gäller för lastbilar att bli tillämpliga för mobilkranar. Exempelvis kommer mobilkranar som är registrerade som lastbilar att omfattas av lokala trafikföreskrifter som förbjuder trafik med lastbil på vissa vägar. Ett annat regelpaket som blir tillämpligt är det rörande miljözoner i 4 kap. 22–24 §§ trafikförordningen.

Behörighetsregler

För att få framföra ett motorredskap klass I räcker det, enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488), med förarbehörighet B, oavsett hur tungt fordonet är. För att få framföra en tung lastbil

krävs emellertid förarbehörighet C. Formellt sett innebär detta att behörighetskraven på att få framföra mobilkranar skärps om de börjar klassificeras som lastbilar i stället för som motorredskap klass I. Detta bedöms dock inte utgöra något problem. I samband med att dispens från bestämmelserna i 4 kap. 12 § trafikförordningen medges (se ovan) krävs nämligen redan idag normalt att föraren av fordonet ska ha körkort med förarbehörighet C. Detta är också rimligt med hänsyn till storleken på fordonen.

Fordonsskatt

Mobilkranar som är klassificerade som motorredskap klass I är idag gynnade i fordonsskattesammanhang. Till skillnad från när det gäller lastbilar beräknas inte fordonsskatten utifrån fordonets skattevikt, utan i stället utgår ett fast belopp på 1 000 kr per år. Skälet till detta är i princip att de inte används för gods- eller persontransporter (se prop. 1988/89:48 s. 27). Detta skäl gör sig gällande i samma utsträckning oavsett om fordonet registreras som motorredskap eller som lastbil. Därför bör vägtrafikskattelagen (2006:227) ändras, så att mobilkranar även fortsättningsvis beskattas på samma sätt som idag, även om de i framtiden kommer att registreras som tunga lastbilar.

Överlastavgift

Överlastavgift tas ut enligt lagen (1972:435) om överlastavgift, 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, fordonståget eller vägen.

Ett fordon's axeltryck, boggitryck och bruttovikt har, för de fordonsslag som omfattas av lagen, en avgörande betydelse för dess kostnadsansvar. Vilken fordonsskatt som ska utgå för fordonet har fastställts med hänsyn till det kostnadsansvar som ryms inom de för fordonet tillåtna värdena. Ett överskridande av belastningsbestämmelserna innebär därför i princip ett undandragande av skatt och en snedvridning av verksamhetsbetingelserna för olika delar av transportmarknaden. Värdet med en särskild avgift för överlastar ligger i att man kan neutralisera dessa effekter (se prop. 1972:81 s. 69 f.).

När det gäller mobilkranar är situationen en annan. Som föreslagits ovan ska även fortsättningsvis en enhetlig fordonsskatt utgå för alla sådana fordon, även om de i framtiden kommer att registreras som lastbilar. En mobilkran är inte inrättad för att transportera gods, vilket innebär att axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt är i stort sett konstant. Detta är också anledningen till att motorredskap inte omfattas av lagens tillämpningsområde. Det är inte motiverat att låta mobilkranar omfattas av lagens tillämpningsområde, även om de i framtiden kommer att registreras som lastbilar. Lagen bör därför ändras, så att lastbilar som är inrättade som mobilkranar undantas.

Besiktning

Enligt 4 kap. 2 § fordonslagen utför AB Svensk Bilprovning besiktningar av bl.a. motorfordon. SMP Svensk Maskinprovning AB utför bl.a. registreringsbesiktning av motorredskap, medan Inspecta Sweden AB utför kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar.

Frågan om en eventuell omreglering av besiktningmarknaden bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Frågan hur mobilkranar ska besiktas i framtiden bör lösas inom ramen för det arbetet. Några ändringar i detta avseende föreslås därför inte i denna promemoria. Detta får till följd att om nuvarande bestämmelser alltjämt gäller den 28 april 2009, så kommer såväl

registreringsbesiktningar som kontrollbesiktningar av mobilkranar som är registrerade som lastbilar att utföras av AB Svensk Bilprovning. För äldre mobilkranar som är registrerade som motorredskap klass I sker dock inte någon ändring.

Motorredskap klass I och släpvagnar som dras av sådana fordon ska, enligt 9 kap. 6 § fordonsförordningen, normalt kontrollbesiktas första gången senast tre år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast två år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. För tunga lastbilar gäller i stället, enligt 9 kap. 4 §, att de ska kontrollbesiktas första gången senast ett år efter den månad då fordonet första gången togs i bruk och därefter senast ett år efter den månad då föregående fullständiga kontrollbesiktning utfördes. Även om mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet i framtiden kommer att klassificeras som lastbilar, så är det fortfarande fråga om fordon som inte används på väg i samma omfattning som konventionella lastbilar, utan i stort sett endast för att flyttas mellan olika arbetsplatser. Det finns därför skäl att även fortsättningsvis tillåta ett längre intervall mellan kontrollbesiktningarna än vad som gäller för andra lastbilar. Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet utgör inte hinder mot en sådan ordning, eftersom direktivet endast anger besiktningintervall för fordon som används för gods- eller persontransporter.

Definition av mobilkran

Begreppet ”mobilkran” förekommer, som ovan nämnts, redan i 4 kap. 2 § fordonslagen. I 1 kap. 8 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:27) om motorredskap definieras ”motorredskap klass I inrättat som mobilkran” enligt följande: ”Motorredskap klass I inrättat som mobilkran med en lyftkapacitet av minst 10 ton eller i fråga om torn-svängkranar minst 4 ton.” I

direktivet anges att en mobilkran är ett fordon av kategori N3 som inte är utrustat för godstransporter och som är försett med en kran vars lyftmoment är minst 400 kNm.

Mot bakgrund av föreslagna ändringar i vägtrafikskattelagen och lagen om överlastavgift behövs en i lag fastställd definition av mobilkran, vilken lämpligen bör föras in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Även i framtiden kommer emellertid mobilkranar i viss utsträckning att kunna vara registrerade som motorredskap klass I. Detta gäller till att börja med kranar med lägre lyftmoment än 400 kNm, som över huvud taget inte omfattas av direktivet, eller fordon för vilka godkännande enligt direktivet är frivilligt enligt artikel 2.3 och 2.4. Vidare gäller att fordon som redan är registrerade som motorredskap klass I kommer att fortsätta vara det. Slutligen kommer begagnade kranar från tredje land, som inte är godkända enligt direktivet, att kunna godkännas och registreras i Sverige som motorredskap klass I. Med hänsyn till detta bör begreppet mobilkran inte reserveras för sådana fordon som är registrerade som lastbilar utan en definition bör kunna användas även för motorredskap klass I. I den mån det i olika författningar finns ett behov att skilja mellan lastbilar och motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar får detta framgå av respektive lagrum.

Definitionen av mobilkran i direktivet skiljer sig från den nuvarande svenska definitionen. Något förenklat kan man säga att den EG-rättsliga definitionen ställer högre krav på lyftkapacitet än den svenska. Detta innebär att om en heltäckande definition ska kunna användas måste den utgå från den som idag finns intagen i Vägverkets föreskrifter. Därför föreslås att en mobilkran definieras som ett motordrivet fordon som inte är utrustat för godstransporter och som är utrustat med en kran med en lyftkapacitet av minst tio ton eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. Det bör observeras att denna definition inte innebär någon utvidgning av direktivets tillämpningsområde. Endast sådana mobilkranar som är försedda med kranar vars lyftmoment är minst 400 kNm kommer nämligen att kunna godkännas enligt direktivet och därmed registreras som lastbilar.

6.4 Avgifter

Bedömning: Behörig myndighet (idag Vägverket) bör närmare överväga vilka ändringar som krävs i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet och inkomma med förslag om detta till regeringen.

Skälen för bedömningen: För Vägverket innebär förslagen i denna promemoria att det uppstår ett par nya ärendetyper, där handläggningen bör finansieras genom avgifter. I stora drag rör det sig om ärenden om enskilda godkännanden (se avsnitt 5.11) och om anmälan och utseende av tekniska tjänster (se avsnitt 5.17).

I förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet regleras de avgifter som tas ut av statliga myndigheter vid tillämpningen av olika författningar inom vägtrafikområdet samt av Vägverket vid förrättningar och åtgärder i övrigt som verket utför. Den förordningen behöver kompletteras när det gäller de nya ärendetyperna. Det har emellertid inte funnits utrymme att inom ramen för detta arbete ta ställning till exakt vilka nya ärendetyper som bör finansieras genom avgifter och hur dessa avgifter bör utformas. I stället bör Vägverket närmare överväga denna fråga och inkomma med förslag till regeringen.

6.5 Lämplighetsbesiktning m.m.

Bedömning: Frågan om besiktningens formen lämplighetsbesiktning bör finnas kvar, och i sådant fall i vilken omfattning, bör övervägas ytterligare. Detsamma gäller i fråga om andra krav för att fordon ska få användas på visst sätt.

Skälen för bedömningen: Utöver de krav på beskaffenhet och utrustning som ställs för att fordon ska få registreras och

brukas finns det i olika sammanhang krav som fordon måste uppfylla för att få användas för ett visst ändamål. I takt med att fordonsbestämmelserna blir alltmer harmoniserade inom EU är det lämpligt att ställa sig frågan om det är möjligt, och i sådant fall även lämpligt, att behålla sådana nationella regler.

Lämplighetsbesiktning sker för att fastställa att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs, enligt 8 kap. 1 § fordonsförordningen, för att

1. en buss, en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon ska få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran,

2. en personbil ska få användas vid övningskörning i trafikskola,

3. ett fordon som har kopplats till något annat motordrivet fordon än ett terrängmotorfordon ska få användas för personbefordran,

4. en bil ska få registreras som uttryckningsfordon,

5. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen.

Det finns vissa undantag från kravet på lämplighetsbesiktning som inte närmare behöver beröras här.

Det är Vägverket som meddelar föreskrifter om vilka krav i fråga om utrustning och beskaffenhet som fordon måste uppfylla för att godkännas vid en lämplighetsbesiktning. Sådana återfinns bl.a. i Trafiksäkerhetsverkets regler (1981:33) om lämplighetsbesiktning av uttryckningsfordon för transport av sjuka eller skadade, och i Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Särskilda bestämmelser om hur fordon måste vara beskaffade och utrustade för att få användas på ett visst sätt finns även i en mängd olika specialförfattningar, t.ex. när det gäller transport av farligt gods eller av lättfördärliga livsmedel, eller när det gäller utrustning i husvagnar och husbilar.

I oktober 2004 överlämnade kommissionen en formell under rättelse till Sverige angående klagomål som kommissionen

mottagit rörande registrering av en husbil i Sverige. I under rättelsen framförde kommissionen att Sverige genom att upprätthålla sina regler om ventilation och installation av gasapparater i husbilar som förts in i Sverige från en annan medlemsstat där de tillverkats och/eller saluförts, underlåter att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 28 och 30 i fördraget. Sverige svarade bland annat att man ansåg att bestämmelserna var nödvändiga mot bakgrund av att krav avseende kontroll av gasinstallationer och ventilation för husvagns- eller husbilstillverkning saknas på gemenskapsnivå. Det konstaterades emellertid att föreskrifterna skulle behöva ändras som en följd av kommissionens direktiv 2004/78/EG av den 29 april 2004 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG om värmesystem för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och rådets direktiv 70/156/EEG med syftet att anpassa dessa till den tekniska utvecklingen. Det direktivet innehåller gemenskrävtliga säkerhetskrav på LPG-drivna värmesystem för motorfordon. Direktivet omfattar dock inte annan gasol-driven utrustning, såsom exempelvis spisar och kylskåp. Enligt det svenska svaret pågick arbete vid Vägverket och Statens Räddningsverk i syfte att klargöra vilka delar av de aktuella föreskrifterna som faller utanför det område som införlivandet av direktivet omfattar. Det arbetet är ännu inte avslutat.

Det finns mycket som talar för att man, så långt som möjligt, bör ta bort alla nationella krav på hur ett fordon ska vara utrustat och beskaffat för att få användas för ett visst ändamål. Det kanske främsta argumentet har redan berörts, nämligen intresset av att upprätthålla den fria rörligheten inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ett fordon som används för ett visst ändamål i en annan medlemsstat bör, som utgångspunkt, kunna få användas för samma ändamål även i Sverige. Väldigt långtgående krav på hur ett fordon ska vara utrustat och beskaffat för att få användas på ett visst sätt kan innebära en åtgärd med motsvarande verkan som en kvantitativ importrestriktion. Detta gäller särskilt i sådana fall där det är ganska uppenbart hur fordonet ska användas. Exempelvis torde en buss

av kategori M3 praktiskt taget alltid användas i yrkesmässig trafik för personbefordran. Är det då rimligt att, utöver krav på EG-typgodkännande eller enskilt godkännande, ställa upp särskilda regler på hur en sådan buss ska vara utrustad och beskaffad för att få användas för detta ändamål? Det torde kunna förutsättas att den som avser att använda ett fordon för ett visst ändamål i normalfallet själv kan ställa rimliga krav på vilken utrustning fordonet ska ha utöver grundkonstruktionen.

Å andra sidan kan det konstateras att vissa av de särskilda krav som finns för att fordon ska få användas på visst sätt i första hand är avsedda att skydda tredje man. Detta gäller exempelvis vid transport av farligt gods.

Frågan om lämplighetsbesiktningens fortsatta existens är således en viktig fråga. Emellertid har det inte varit möjligt att närmare penetrera denna fråga inom ramen för detta arbete. Frågan bör i stället övervägas vidare i ett annat sammanhang.

6.6 Import av begagnade fordon

Bedömning: Ett fordon som tidigare har varit permanent registrerat eller tagits i trafik i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bör få registreras i Sverige. Endast undantagsvis kan registrering av fordon som inte uppfyller harmoniserade tekniska krav vägras, om detta är nödvändigt med hänsyn till tvingande hänsyn av allmänt intresse.

Ett fordon som tidigare har varit permanent registrerat eller tagits i trafik i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bör få registreras i Sverige om det är godkänt i ursprungslandet enligt regler som i huvudsak ger en skyddsnivå beträffande säkerhet och miljö som är likvärdig med den som gällde i Sverige för fordon av samma slag och fordonsår.

Närmare bestämmelser om vilka krav som begagnade fordon måste uppfylla för att få registreras i Sverige bör återfinnas i behörig myndighets (idag Vägverket) föreskrifter.

Skälen för bedömningen: Som framhållits i avsnitt 5 reglerar ramdirektiven godkännande av nya fordon. För att få registreras, säljas och brukas inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska fordon som omfattas av det nya ramdirektivet normalt vara godkända enligt direktivet oavsett i vilket land de är tillverkade. Begreppet ”nytt fordon” har definierats i avsnitt 5.2.1.

Inget av ramdirektiven reglerar vad som gäller vid import av begagnade fordon. Emellertid bör den EG-rättsliga filosofin komma till uttryck i regelverket även i detta avseende. Det innebär för det första en fri rörlighet för fordon som satts på marknaden i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och därefter importerats till Sverige. För det andra innebär den att begagnade fordon från tredje land tekniskt

bör uppnå en nivå som i vart fall i huvudsak är jämförbar med EG:s.

När det gäller fordon som redan har registrerats eller tagits i trafik i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet måste den grundläggande utgångspunkten vara den inre marknaden och varors fria rörlighet. I fråga om fordon som är EG-typgodkända, eller som har beviljats ett enskilt godkännande med stöd av artikel 24.7, ska det inte behöva uppstå några problem, eftersom sådana godkännanden grundas på totalharmoniserade tekniska regler (utom när det gäller särskilda EG-typgodkännanden för ny teknik, eller EG-typgodkännande av fordon i små serier med stöd av direktiv 2003/37/EG, se avsnitt 5.9 och 5.10.2). När det däremot gäller fordon som inte är godkända mot harmoniserade tekniska krav, exempelvis fordon som inte omfattas av något av ramdirektiven, fordon som omfattas av ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier eller fordon som har beviljats ett enskilt godkännande med tillämpning av nationella alternativa krav, kan man fråga sig att det är möjligt att kräva att de uppfyller en viss teknisk nivå för att få registreras i Sverige. I princip bör svaret på den frågan vara nej. Av EG-rättslig praxis framgår nämligen att ett fordon som har varit registrerat i en annan medlemsstat normalt ska tillåtas registrering även i andra medlemsstater (se exempelvis tolkningsmeddelande från kommissionen om förfarandet för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat, 96/C 143/04). Trots detta kan undantagsvis registrering vägras av fordon som inte uppfyller harmoniserade tekniska krav, om detta är nödvändigt med hänsyn till tvingande hänsyn av allmänt intresse. Det kan exempelvis röra sig om egenskaper hos ett fordon som kan utgöra en fara i vårt vinterklimat.

När det gäller import av fordon från tredje land lägger EG-lagstiftningen i sig inte hinder i vägen för en nationell lagstiftning rörande de tekniska kraven vid import. Oavsett detta bör dock de övergripande EU-målsättningarna i fråga om trafik-säkerhet och miljö beaktas, liksom naturligtvis de nationella

målen. Ett av flera skäl till en sådan hållning är att ett fordon som importeras från tredje land kommer att omfattas av principen om fri rörlighet för varor när de väl har registrerats och tagits i trafik här. Utgångspunkten bör därför vara att ett fordon som importerats från tredje land ska ha en skyddsnivå beträffande säkerhet och miljö som i huvudsak är likvärdig med den som gäller här för fordon av det aktuella fordonsåret. Däremot behöver fordonet inte omfattas av ett EG-typgodkännande eller ett enskilt godkännande. De nationella regler som fordonet ursprungligen godkänts enligt kan mycket väl anses tillfyllest även om de inte i alla delar överensstämmer med EG-direktiven eller med alternativa nationella krav.

Liksom när det gäller nya fordon saknas skäl att göra något generellt undantag från ovan nämnda principer för exempelvis privatimporterade fordon eller fordon utgör flyttsak eller har förvärvats genom arv eller testamente. Emellertid bör det även här finnas visst utrymme för viss flexibilitet. Vägverket får redan idag föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i fordonsförordningen med stöd av 11 kap. 16 §. Den möjligheten bör finnas kvar även fortsättningsvis.

6.7 Definition av yrkesmässig fordonstillverkare

Förslag: Definitionen av yrkesmässig fordonstillverkare bör utvidgas, så att även den som innehar ett EG-typgodkännande av fordon omfattas.

Skälen för förslaget: Med yrkesmässig fordonstillverkare avses, enligt 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner, en fordonstillverkare som innehar ett nationellt typgodkännande för fordon. Att få betraktas som yrkesmässig fordonstillverkare ger vissa fördelar när det gäller registrering av fordon. Registrering av fordon som har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare registreras efter ansökan (6 kap.

2 § förordningen om vägtrafikregister), och ska vara registrerade innan de genomgår en registreringsbesiktning (6 kap. 2 § fordonsförordningen). Nya fordon som begärs registrerade med stöd av ett typgodkännande behöver inte registreringsbesiktas alls (2 kap. 8 § Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret). Inte heller behöver fordonet genomgå en ursprungskontroll. Ansökan kan göras elektroniskt.

Enligt 20 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister får Vägverket föreskriva och i enskilda fall medge att bestämmelserna i förordningen om yrkesmässiga fordonstillverkare ska gälla även andra än dem som innehar nationellt typgodkännande för fordon. När det gäller tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande för motorfordon framstår detta som en omgång som är svår att motivera. Regelverket innebär exempelvis att en yrkesmässig fordonstillverkare som ersätter ett nationellt typgodkännande för fordon med ett EG-typgodkännande därefter måste ansöka hos Vägverket om att även fortsättningsvis få bli betraktad som en yrkesmässig fordonstillverkare. När det nya ramdirektivet börjar tillämpas fullt ut kommer EG-typgodkännandet i stor utsträckning att ta över det nationella typgodkännandet. Om inte reglerna förändras kan man förvänta sig ett ökat antal ansökningar till Vägverket om att få bli betraktad som yrkesmässig fordonstillverkare, vilket skulle innebära onödigt arbete och onödiga kostnader för såväl Vägverket som för de berörda näringsidkarna. Det saknas skäl att inte utvidga definitionen av yrkesmässig tillverkare till att även omfatta den som innehar ett EG-typgodkännande för fordon.

6.8 Överklagande av vissa beslut enligt förordningen om vägtrafikregister

Förslag: Vägverkets beslut enligt 20 kap. 4 och 4 a §§ förordningen om vägtrafikregister (beslut rörande bestämmelserna om registrerade importörer, yrkesmässiga fordonsstillverkare, direktåtkomst till vägtrafikregistret m.m.) ska få överklagas hos Länsrätten i Örebro län, i stället för till regeringen.

Bedömning: Förutsättningarna för att bifalla en ansökan enligt 20 kap. 4 § förordningen om vägtrafikregister eller återkalla ett medgivande med stöd av 4 a § bör tydligt framgå av behörig myndighets (idag Vägverket) föreskrifter.

Skälen för förslaget och bedömningen: Enligt 34 § lagen om vägtrafikregister får beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas hos Länsrätten i Örebro län, om inte något annat följer av andra föreskrifter. I 19 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister anges att Vägverkets beslut enligt 20 kap. 2, 4 eller 4 a § får överklagas hos regeringen. Det rör sig om beslut om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om brukande av fordon samt om medgivande av att bestämmelserna om registrerade importörer ska gälla även andra som bedriver yrkesmässig import av fordon, medgivande av att bestämmelserna om yrkesmässiga fordonstillverkare ska gälla även andra än dem som innehar ett nationellt typgodkännande av fordon (se dock avsnitt 6.7 ovan), om medgivande i vissa fall att anteckna fordon som utryckningsfordon i vägtrafikregistret och om återkallelse av nämnda medgivanden. Om en fråga om undantag från plikten att registrera fordon eller från regler om brukande av fordon är av principiell betydelse eller om det annars finns särskilt anledning till det ska ärendet lämnas över till regeringen för avgörande.

I Trafikregisterutredningens betänkande Vägtrafikregistrering (SOU 1998:162) konstateras helt kort att det är motiverat att

beslut i fråga om dispenser från författningsbestämmelser får överklagas hos regeringen (s. 235). Som ett led i strävandena att befria regeringen från förvaltningsärenden bör det emellertid övervägas om inte de beslut enligt förordningen om vägtrafikregister som idag överklagas till regeringen i stället bör få överklagas till Länsrätten i Örebro län.

Beslut om medgivande av att bestämmelserna om registrerade importörer ska gälla även andra som bedriver yrkesmässig import av fordon, och om medgivande av att bestämmelserna om yrkesmässiga fordonstillverkare ska gälla även andra än dem som innehar ett nationellt typgodkännande av fordon, om medgivande i vissa fall att anteckna fordon som utryckningsfordon i vägtrafikregistret bör inte vara av den karaktären att det är motiverat att de överklagas till regeringen. Även om besluten idag ofta fattas utifrån en mer allmän lämplighetsbedömning, och även om de har stor betydelse för de personer som är direkt berörda, så finns det inte något större politisk intresse i varje enskilt fall. I stället bör hanteringen av dessa ärenden stramas upp, så att Vägverket tar fram föreskrifter där man tydligt anger förutsättningarna för att en ansökan ska kunna medges. Det samma gäller i fråga om återkallelse av sådana medgivanden. Under dessa förutsättningar förefaller det vara mer lämpligt att överklagande av dessa beslut får ske till Länsrätten i Örebro län, i enlighet med huvudregeln i lagen om vägtrafikregister.

När det däremot gäller frågor om undantag från plikten att registrera fordon och från regler om brukande av fordon är situationen något annorlunda. På grund av dessa frågor nära anknytning till skattelagstiftningen kan det finnas ett intresse från regeringens sida att bevaka utvecklingen på området och att inte helt släppa frågan till förvaltningsmyndigheter och domstolar. Detta torde också vara anledningen till att ärenden av principiell betydelse ska avgöras av regeringen som första och enda instans. Motsvarande gäller även i fråga om undantag enligt lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner.

7 Konsekvenser

7.1 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

7.1.1 Godkännandemyndigheten

De föreslagna ändringarna innebär att Vägverket som godkännandemyndighet får några helt eller delvis nya uppgifter, nämligen att

- utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen (se avsnitt 5.3.1),
- i vissa fall besluta om typgodkännande för ny teknik och typgodkännande av små serier som har beviljats i en annan medlemsstat ska gälla i Sverige (se avsnitt 5.9.1, 5.10.2 och 5.10.3),
- fatta beslut om enskilt godkännande (se avsnitt 5.11), och
- utse och anmäla tekniska tjänster (se avsnitt 5.17).

När det gäller uppgiften att utöva tillsyn kan det, som angetts i avsnitt 5.3.1 ovan, konstateras att Vägverket i praktiken redan har ett ansvar för de frågor som regleras i fordonslagstiftningen, men att verket saknar ett formellt mandat att utöva tillsyn. De föreslagna ändringarna syftar egentligen endast till att tydliggöra Vägverkets roll i detta avseende, och bör kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Att i vissa fall besluta om ett typgodkännande för ny teknik eller ett småseriegodkännande som har beviljats i en annan medlemsstat ska godkännas i Sverige är en uppgift som god-

kännandemyndigheten har haft enligt direktiven redan tidigare. Även om denna uppgift först nu kommer till tydligt uttryck i svensk lagstiftning kan den inte anses vara av sådan karaktär att den motiverar ökade anslag till verket.

Att pröva ansökningar om enskilt godkännande är en helt ny uppgift för Vägverket, liksom uppgiften att utse och anmäla tekniska tjänster. Båda dessa verksamheter bör finansieras genom avgifter. Angående avgifternas storlek, se avsnitt 6.4 ovan.

Sammanfattningsvis är bedömningen att de föreslagna ändringarna inte bör föranleda några ökade anslag för Vägverkets del.

7.1.2 Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll

I och med att godkännandemyndigheten tar över uppgiften att utse och anmäla tekniska tjänster från SWEDAC minskar den sistnämnda myndighetens intäkter från avgifter i motsvarande mån. Denna minskning motsvaras dock av en motsvarande arbetsminskning.

7.1.3 Domstolsväsendet

Nya ärendetyper

De föreslagna ändringarna innebär att några nya överklagningsärenden kommer att belasta Länsrätten i Dalarnas län, nämligen överklaganden av

- godkännandemyndighetens beslut att ett typgodkännande som har meddelats utomlands för ny teknik eller för små serier inte ska gälla i Sverige (se avsnitt 5.9.1, 5.10.2 och 5.10.3),
- godkännandemyndighetens beslut i fråga om enskilt godkännande (se avsnitt 5.11),

- godkännandemyndighetens beslut i fråga om utseende och anmälan av teknisk tjänst (se avsnitt 5.17), och
- tillsynsmyndighetens beslut om föreläggande av vite samt prövning av frågor om utdömande av vite (se avsnitt 5.18.3).

Förslaget om ändrad överklagandeordning för beslut enligt 20 kap. 4 och 4 a §§ förordningen om vägtrafikregister (se avsnitt 6.8) kommer att belasta Länsrätten i Örebro län.

Slutligen föreslås en mindre utvidgning av straffbestämmelsen i 11 kap. 1 § fordonsförordningen (se avsnitt 5.18.3). Sådana ärenden kommer att belasta de allmänna domstolarna.

Beslut i fråga om vissa utomlands meddelade typgodkännanden

Att i vissa fall besluta om ett typgodkännande som har beviljats i en annan medlemsstat ska gälla i Sverige är, som ovan nämnts, en uppgift som godkännandemyndigheten har haft enligt direktiven redan tidigare, även om denna uppgift först nu kommer till uttryck i svensk lagstiftning. Såvitt kan bedömas kommer det inte att bli fråga om ett särskilt stort antal ärenden som kommer att överklagas. För denna slutsats talar inte minst det förhållandet att en tydligare reglering hittills inte har efterfrågats.

Beslut i fråga om enskilda godkännanden

Idag är det ett besiktningsorgan som godkänner enstaka fordon vid en registreringsbesiktning. Besiktningsorganets beslut får överklagas hos Vägverket (se 5 kap. 5 § fordonslagen). Enligt den nya kontrollformen enskilt godkännande kommer besiktningsorganen fortfarande att fatta beslut om att fastställa fordonets tekniska identitet, men i övrigt kommer det att vara godkännandemyndigheten som godkänner fordonet. Ett sådant beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt 5 kap. 4 § fordonslagen.

Vägverket handlägger årligen ca 300 överklagade beslut i fråga om registreringsbesiktningar. Av dessa ärenden avser enligt uppgift cirka 60 procent fastställande av fordonets tekniska identitet. Dessa ärenden berörs, som angetts ovan, inte alls av de föreslagna ändringarna. Resterande ärenden avser nästan uteslutande begagnade fordon. Att nya fordon underkänns vid en registreringsbesiktning och att ett sådant beslut överklagas är ytterst sällsynt. Skälen till detta är att nya fordon vanligen tillverkas i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare eller importeras hit av professionella fordonshandlare. Dessa är normalt väl medvetna om vilka krav som gäller för att ett fordon ska godkännas i Sverige. I den mån ett fordon inte uppfyller gällande krav redan från början är det vanliga att man ansöker om dispens innan fordonet inställs för registreringsbesiktning. Fordon som importeras till Sverige av privatpersoner har praktiskt taget alltid varit registrerade, åtminstone någon dag, i ursprungslandet och anses därmed inte längre vara nya. Eftersom endast nya fordon omfattas av förfarandet med enskilt godkännande innebär detta att de flesta privatimporterade bilar även i fortsättningen kommer att godkännas för registrering i Sverige genom registreringsbesiktning.

Som angetts i avsnitt 5.11 ovan föreslås att beslut i fråga om enskilda godkännanden ska få fattas genom automatiserad behandling av uppgifter. Samtidigt föreslås en möjlighet till omprövning av sådana beslut. Det sistnämnda förslaget innebär en påtagligt minskad risk för att länsrätten ska behöva belastas med överklaganden som har sin grund i att "systemet" fattar ett felaktigt beslut.

Sammanfattningsvis är bedömningen att den nya ärendetypen inte kommer att innebära någon större arbetsbelastning för länsrätten i Dalarnas län, utan att det på sin höjd kan handla om något enstaka ärende per år.

När det gäller Vägverkets beslut i fråga om enskilda godkännanden som har meddelats utomlands är bedömningen att det kommer att handla om ytterst få sådana ärenden per år. Inte minst av praktiska skäl torde det normala nämligen vara att

enskilt godkännande söks direkt i den stat där fordonet ska registreras för första gången.

Beslut i fråga om utseende och anmälan av teknisk tjänst

Det är idag SWEDAC som utser och anmäler tekniska tjänster. Huruvida sådana beslut får överklagas eller inte är något oklart, men det finns en hel del som talar för att besluten får överklagas till allmän förvaltningsdomstol även om det inte finns något uttryckligt författningsstöd för detta, se Utredningen om provning och teknisk kontrolls betänkande Öppna system för provning och kontroll – en utvärdering (SOU 2006:113), s. 175 ff. En uttrycklig möjlighet att överklaga Vägverkets beslut i fråga om utseende och anmälan av teknisk tjänst skulle, i sådant fall, inte innebära någon förändring för de allmänna förvaltningsdomstolarnas del. Under alla förhållanden kan det förutses att antalet överklagade ärenden kommer att vara mer eller mindre försumbart.

Beslut i fråga om vite

Frågor om vite är egentligen inte någon ny ärendetyp, eftersom sådana frågor redan prövas av allmän förvaltningsdomstol i andra sammanhang. Det är i nuläget svårt att uppskatta hur många nya ärenden det kommer att bli fråga om, om Vägverket ges möjlighet att använda sig av vitesföreläggande på föreslaget sätt. Det finns dock ingenting som talar för att det kommer att röra sig om något större antal.

Vissa beslut enligt förordningen om vägtrafikregister

Under 2007 överklagades sammanlagt fyra ärenden till regeringen enligt förordningen om vägtrafikregister. Dessa ärenden

var inte särskilt omfattande eller arbetskrävande på annat sätt. Det saknas anledning att tro att det kommer att bli någon större förändring i detta avseende. Om Vägverket tar fram föreskrifter där förutsättningarna för bifall tydligt regleras, kan det tvärtom förutses en viss minskning av antalet överklagade ärenden.

Utökat straffansvar

Såvitt är känt är det ytterst sällsynt som någon åtalas för brott med stöd av 11 kap. 1 § fordonsförordningen – om det ens har förekommit. Det finns inte anledning att tro att den föreslagna utvidgningen av straffbestämmelsen kommer att leda till något ökat antal ärenden.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är bedömningen att de nya ärendetyperna inte kommer att medföra en sådan belastning för domstolsväsendet att de motiverar ökade anslag.

7.2 Ekonomiska konsekvenser för företag

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 på fordon och att det blir lättare att få produkter godkända i andra medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En möjlighet för tillverkare att inför ett EG-typgodkännande få sina fordon kontrollerade av utländska tekniska tjänster som är anmälda för Sveriges räkning innebär en ökad flexibilitet och bättre förutsättningar att kunna utverka ett godkännande inom rimlig tid. Detta är dock positiva effekter som är svåra att värdera i kronor.

Införandet av kontrollformen enskilt godkännande kan antas innebära något ökade kostnader för den som vill få ett enstaka nytt fordon godkänt för trafik i Sverige. Detta beror på att de provningar som behöver utföras inför ett enskilt godkännande troligen behöver vara något mer omfattande än den tekniska kontroll som görs vid en registreringsbesiktning. Till detta kommer att sökanden, utöver avgiften till besiktningsorganet, kommer att behöva betala en avgift till godkännandemyndigheten, som ju har att pröva själva ansökan. Det är emellertid svårt i dagsläget att bilda sig någon bestämd uppfattning om hur stor kostnadsökning det kan komma att bli frågan om, särskilt som frågan om en eventuell omreglering av besiktningsmarknaden alltjämt bereds.

På motsvarande sätt kan det förutses att kostnaden för den som ansöker om att bli anmäld som teknisk tjänst kan komma att öka, eftersom prövningen av sådana ärenden föreslås delas upp mellan SWEDAC, som upprättar en bedömningsrapport, och Vägverket, som fattar det formella beslutet. I förhållande till de övriga kostnader som ett organ måste lägga ned för att kunna komma i fråga för att anmälas som teknisk tjänst torde det emellertid inte handla om någon större kostnadsökning.

7.3 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

Även privatpersoner drabbas av eventuellt högre kostnader i samband med att kontrollformen enskilt godkännande införs, se avsnitt 7.2 ovan.

7.4 Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms inte få några omedelbara konsekvenser för miljön.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap.

3 §

En definition av begreppet "tillverkare" återfanns tidigare i 1 kap. 4 § fordonsförordningen, men har nu flyttats till lagen. Med tillverkare avses dels den som i allmänt språkbruk själv är att anse som tillverkare, dels den som tillverkaren har utsett som sin företrädare. I 2 kap. 4 § regleras en skyldighet för tillverkare att utse en företrädare i vissa fall.

2 kap.

2 §

Andra stycket är nytt, och anger vad som avses med etappvis EG-typgodkännande. I nuläget är etappvis typgodkännande inte möjligt att få för motorcyklar och mopeder enligt direktiv 2002/24/EG.

4 §

Bestämmelsen gällde tidigare endast för den som beviljats ett typgodkännande, men tar nu även sikte på tillverkarens ansvar under godkännandeprocessen. I *första stycket första punkten* anges nämligen att tillverkaren ansvarar inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet. Se vidare avsnitt 5.3.2.

Andra-fjärde punkterna i första stycket motsvarar nuvarande första-tredje punkterna.

Femte-nionde punkterna är nya.

I *femte punkten* anges en skyldighet för en tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att utse en företrädare som är etablerad här för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten. Att en utsedd företrädare har samma skyldigheter som tillverkaren själv framgår av 1 kap. 3 §.

Sjätte punkten reglerar en skyldighet för tillverkarna att tillhandahålla användarna sådan information och sådana instruktioner som krävs för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet. Skyldigheten är inte absolut, utan gäller endast i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver. I praktiken kommer denna skyldighet att regleras i rättsakter som beslutas med stöd av det nya ramdirektivet.

Även *sjunde punkten* handlar om förhållandet mellan en tillverkare och användarna. Här anges att tillverkaren inte tillhandahålla användarna teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten. Det ska alltså inte vara möjligt att lämna vissa uppgifter till godkännandemyndigheten i samband med godkännandeförfarandet och sedan lämna helt andra uppgifter till användarna.

Åttonde punkten rör endast tillverkare av fordon, och reglerar en skyldighet att förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter,

eller för att få tillstånd att sälja komponenter eller separata tekniska enheter som annars är förbjudna att sälja. Denna skyldighet begränsas i andra stycket, se nedan.

Nionde punkten berör endast tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter, och anger en skyldighet att förse fordonstillverkaren med all information om begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav rörande komponenterna eller de separata tekniska enheterna. Vidare ska en sådan tillverkare, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav.

Tillverkarens skyldighet att lämna ut information har behandlats mer utförligt i avsnitt 5.15.

I *andra stycket* anges att information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter inte behöver lämnas ut enligt första stycket 8 om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla den konfidentiell. Med immateriella rättigheter avses rättsligt skyddade intellektuella prestationer och kännetecken, exempelvis upphovsrätt, patent och mönsterskydd.

I *tredje stycket* anges vilket ansvar en tillverkare har vid etappvis typgodkännande.

Fjärde stycket motsvarar nuvarande andra stycket.

Begreppet ”tillverkare” definieras i 1 kap. 3 §.

5 a §

I bestämmelsen, som är ny, anges på vilka sätt ett typgodkännande av fordon kan upphöra att gälla utan att det återkallats enligt 5 §. Se vidare avsnitt 5.7.

I *första punkten* anges att nya krav blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte är möjligt att uppdatera typgodkännandet.

I *andra punkten* anges att tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört. Detta torde

innebära att exempelvis en konkurs inte nödvändigtvis behöver medföra att typgodkännandet upphör att gälla, i vart fall inte om konkursboet har för avsikt att fortsätta tillverkningen och avyttra den. Vad som annars avses med ”slutgiltigt” och ”frivilligt” får bli en fråga för rättstillämpningen av ta ställning till.

I *tredje punkten* anges att giltigheten för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning. Som exempel på en sådan begränsning kan nämnas att ett särskilt EG-typgodkännande upphör att gälla efter sex månader från det att kommissionen beslutat att inte ge tillstånd till EG-typgodkännande med utnyttjande av ny teknik som är oförenlig med bestämmelserna i särdirektiven, se 3 kap. 10 a och 10 b §§ fordonsförordningen samt avsnitt 5.9.1.

I *andra stycket* anges att ett typgodkännande i vissa fall kan upphöra att gälla endast i fråga om en variant eller en version av en fordonstyp. Vad som avses med en variant eller en version framgår av avsnitt B i bilaga II till det nya ramdirektivet. Motsvarande anges i artikel 2 i direktiv 2002/24/EG och i kapitel A i bilaga II till direktiv 2003/37/EG.

5 b §

Enskilt godkännande är en ny kontrollform som främst kan användas för EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon (se 5 a kap. 2 och 3 §§ fordonsförordningen). Det avser, till skillnad från EG-typgodkännandet, enstaka fordon och inte en viss fordonstyp. Kontrollformen liknar i det avseendet registreringsbesiktningen. Beslut om enskilt godkännande fattas emellertid av godkännandemyndigheten, medan det vid en registreringsbesiktning är ett besiktningsorgan som beslutar om fordonet ska godkännas eller inte. Skillnaderna mellan det enskilda godkännandet och registreringsbesiktningen har behandlats mer utförligt i avsnitt 5.11. I vilken utsträckning ett fordon som har ett enskilt godkännande också måste genomgå en registreringsbesiktning har behandlats i avsnitt 5.12.2.

Ett enskilt godkännande ska, enligt *första stycket*, meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. De föreskrivna kraven kan vara antingen EG-rättsliga eller rent nationella, se 5 a kap. 1 § fordonsförordningen. Vilka krav fordonet har godkänts mot får betydelse för i vilken utsträckning godkännandet måste accepteras av andra medlemsstater, se avsnitt 5.11.

Av *andra stycket* framgår att i samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas. Detta görs alltså inte vid en registreringsbesiktning i detta fall.

Av 5 a kap. 5 § fordonsförordningen framgår att Vägverket är godkännandemyndighet när det gäller enskilda godkännanden.

5 c §

Av denna paragraf framgår att den som utför provningar av fordon som ska meddelas ett enskilt godkännande även ska fastställa fordonets identitet. Jfr vad som gäller vid registreringsbesiktning enligt 6 §. Att ett sådant beslut får överklagas till Vägverket framgår av 5 kap. 5 §.

5 kap.

2 a §

I paragrafen anges att godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra sina skyldigheter enligt 2 kap. 4 § 6–9, dvs. att lämna information till användare och till vissa andra tillverkare. Ett föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt. Av 4 § och 6 § andra stycket följer att ett föreläggande som har meddelats med stöd av denna paragraf får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Närmare bestämmelser om viten finns i lagen (1985:206) om viten.

Se vidare avsnitt 5.18.3.

5 §

Paragrafen har kompletteras, så att även ett besiktningsorgans beslut när det gäller fastställandet av ett fordonets tekniska identitet inför ett enskilt godkännande (se 2 kap. 5 c §) får överklagas till Vägverket. När det gäller fordon som godkänns genom registreringsbesiktning fastställs fordonets tekniska identitet inom ramen för denna besiktning. Besiktningsorganets beslut i fråga om registreringsbesiktning får överklagas till Vägverket redan enligt paragrafens nuvarande lydelse.

6 §

Ett nytt *andra stycke* har lagts till, som gör det möjligt att trots bestämmelsen i första stycket 1 överklaga vissa förelägganden. Det handlar dels om Vägverkets förelägganden enligt 2 a §, dvs. förelägganden för en tillverkare att lämna viss information, dels sådana förelägganden som meddelats med stöd av 6 § i den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning av vissa fordon och fordonssdelar m.m. Beslut om ett sådant föreläggande får överklagas oavsett om föreläggandet har förenats med vite eller inte. Se vidare avsnitt 5.18.3.

8 §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 4 kap. 6 och 7 §§ fordonslagen, som upphävs.

9 §

Bestämmelsen är ny, och ger, utöver vad som anges i 8 §, ett uttryckligt tillsynsansvar för den myndighet som regeringen

bestämmer. Av 11 kap. 19 § fordonsförordningen framgår att Vägverket är tillsynsmyndighet. Jfr 25 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen och 16 § förordningen om motorfordons avgasrening.

I *andra stycket* anges vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har. Det bör observeras att tillsynsmyndigheten inte har rätt till tillträde till fordon eller lokaler som tillhör någon annan än den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, exempelvis en köpare.

Se vidare avsnitt 5.3.1.

12 §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 5 kap. 8 §. Dessutom har vissa tillägg gjorts.

I en ny *femte punkt* i *första stycket* bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsyn.

Andra stycket bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i vissa fall meddela föreskrifter om förbud att registrera, sälja, ta i bruk eller använda fordon, system, komponenter separata tekniska enheter. I *första punkten* anges fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller föreskrivna krav. Det bemyndigandet är helt nytt. I *andra punkten* anges fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som visserligen omfattas av godkännande i enlighet med direktiv på området men som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetskänseende. Det bemyndigandet fanns tidigare i 5 kap. 8 § andra stycket, men avsåg då bara typgodkända fordon. *Tredje punkten* är helt ny och tar sikte på andra fordonsdelar eller annan utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet. Se vidare förslaget till en ny förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

I *tredje stycket* anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

den information som ska lämnas enligt 2 kap. 4 § 6 och 9 fordonslagen.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

En definition av ”mobilkran” har införts. Ett motordrivet fordon kan vara att anse som en mobilkran enligt definitionen oavsett om det är klassificerat som en tung lastbil eller som ett motorredskap klass I. Som angetts i avsnitt 5.2.3 och 6.3 kommer dock alla mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet att klassificeras som lastbilar, se även 2 a §. För att kunna godkännas enligt direktivet måste fordonet ha en kran vars lyftmoment är minst 400 kNm.

Se även föreslagna ändringar i lagen om överlastavgift och vägtrafikskattelagen samt avsnitt 6.3.

2 a §

Paragrafen är ny och anger att ett fordon som registreras med stöd av ett intyg om överensstämmelse, ett typintyg eller ett intyg om enskilt godkännande enligt något av ramdirektiven ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i detta intyg, oavsett hur fordonet skulle klassificeras med tillämpning av de svenska fordonsdefinitionerna. Detta synsätt har i praktiken funnits redan tidigare, men får nu uttryckligt stöd i lagen.

Se vidare avsnitt 5.2.3.

8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

2 §

Definitionen av "ramdirektiv" har kompletterats med det nya ramdirektivet. Hänvisningen till senaste lydelse när det gäller de övriga två ramdirektiven har uppdaterats.

Definitionen av "tillverkare" har utvidgats till att även avse den som tillverkaren har utsett som sin företrädare, jfr. 1 kap. 3 § fordonslagen. Skyldigheten för en tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att utse en företrädare som är etablerad här framgår av 2 kap. 4 § fordonslagen.

8.4 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap.

12 §

Ändringarna i *andra* och *tredje styckena* innebär att sådana tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar enligt den nya definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner behandlas på samma sätt som motorredskap enligt 19 §. Reglerna om fordonsskatt för en mobilkran kommer därmed att vara desamma oavsett om mobilkranen är registrerad som tung lastbil eller som motorredskap klass I. Angående begreppet mobilkran, se kommentaren till 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner samt avsnitt 5.2.3 och 6.3.

19 §

Bestämmelsen har kompletterats, så att tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar beskattas på samma sätt som motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II.

Bilaga 2

Punkten C 2 har kompletterats, så att tunga lastbilar som är mobilkranar beskattas på samma sätt som motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II.

8.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

1 §

Av ändringen framgår att överlastavgift inte tas ut för lastbilar som är inrättade som mobilkranar.

8.6 Förslaget till förordning om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

1 §

Denna bestämmelse innehåller hänvisningar till definitioner som återfinns i andra författningar.

2 §

I *första stycket* anges som huvudregel att nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon inte får säljas om de inte

omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande. Jfr vad som gäller för att fordon ska få registreras enligt 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister.

I *andra stycket* regleras vilka undantag som finns från bestämmelsen i första stycket. Bestämmelsen motsvarar i princip de undantag som finns från kravet på att fordon ska vara typgodkända eller enskilt godkända för att få registreras, se 6 kap. 7 a § andra stycket förordningen om vägtrafikregister. *Punkterna 1–4* handlar om sådana fordon för vilka godkännande enligt det nya direktivet är frivilligt enligt artikel 2.3 och 2.4. I *femte punkten* anges fordon som inte är färdigbyggda. Sådana fordon får inte registreras, men är tillåtna att sälja. I *sjätte punkten* anges fordon som har meddelats ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik, och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla. I *sjunde punkten* regleras fordon som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Sådana fordon får även registreras tillfälligt i Sverige även om de inte är EG-typgodkända eller enskilt godkända, se 6 kap. 7 b § förordningen om vägtrafikregister. *Åttonde punkten* nämner fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt godkännande som EG har träffat med tredje land, jfr 2 kap. 9 § fordonsförordningen. *Nionde punkten* slutligen anger typgodkända fordon i slutserier som har medgetts undantag från kravet på giltigt EG-typgodkännande etc. för att få registreras i Sverige.

3 §

Denna paragraf motsvarar i stora drag 1 §, men tar sikte på komponenter och separata tekniska enheter i stället för fordon. Bestämmelsen omfattar i princip alla komponenter och separata tekniska enheter som till fordon som omfattas av det nya ramdirektivet, oavsett om det rör sig om nya fordon eller om fordon som har registrerats eller tagits i bruk. Sådana komponenter och separata tekniska enheter ska normalt uppfylla föreskrivna krav och vara märkta på föreskrivet sätt för att få säljas eller tas i bruk.

Tillämpningen av bestämmelsen förutsätter att det finns föreskrivna krav för den aktuella komponenten eller separata tekniska enheten. Det finns alltså inte något hinder mot att sälja komponenter eller separata tekniska enheter vars tekniska utformning är helt oreglerad.

I *andra stycket* regleras undantag från bestämmelsen i första stycket. Enligt *första punkten* undantas komponenter och separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade och avsedda för fordon för vilka godkännande enligt det nya ramdirektivet är frivilligt enligt 2 § andra stycket. Det är således inte avgörande om komponenten eller den separata tekniska enheten rent faktiskt kommer att användas i ett sådant fordon eller inte. *Andra punkten* omfattar komponenter och separata tekniska tjänster som har beviljats ett EG-typgodkännande trots att teknik eller principer utnyttjas som är oförenliga med bestämmelserna i ett eller flera särdirektiv, och som alltså inte uppfyller föreskrivna krav. I *tredje punkten* undantas komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda att monteras på fordon som har beviljats ett EG-typgodkännande för fordon i små serier, ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier eller ett enskilt godkännande som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet. *Fjärde punkten* undantar komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibruktagandet inte behövde omfattas av ett EG-typgodkännande eller ett enskilt godkännande. Här hänvisas till avsnittet om övergångsbestämmelser i avsnitt 5.18.1 och 5.18.2. *Femte punkten* avser fordon som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. *Sjätte punkten* slutligen undantar fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt erkännande som EG har träffat med tredje land.

4 §

Bestämmelsen motsvarar den del av nuvarande 2 kap. 8 § fordonsförordningen som gör det möjligt att i vissa fall förbjuda

försäljning av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter trots att de är EG-typgodkända. Denna möjlighet har utökats från att endast gälla fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som allvarligt äventyrar trafiksäkerheten till att även gälla sådana varor som allvarligt skadar miljön eller folkhälsan. Detta gäller dock endast i den utsträckning detta är möjligt enligt det tillämpliga direktivet.

5 §

Bestämmelsen motsvarar tidigare 11 kap. 11 § fordonsförordningen.

6 §

I *första stycket* pekas Vägverket ut som tillsynsmyndighet.

I *andra stycket* anges att Vägverket får förelägga den som säljer fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller andra fordonstillbehör i strid mot denna förordning att upphöra med detta. Ett sådant föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt.

Se även kommentaren till 5 kap. 9 § fordonslagen.

7 §

I denna paragraf finns en hänvisning till fordonslagens bestämmelser om överklagande.

8.7 Förslaget till förordning om anmälan av tekniska tjänster

1 §

Denna inledande bestämmelse anger att förordningen innehåller bestämmelser om anmälan av provningsorgan (tekniska tjänster)

och att den gäller i stället för 2–7 §§ förordningen (2005:894) om teknisk kontroll.

2 §

Bestämmelsen motsvarar 2 § förordningen om teknisk kontroll.

3 §

Bestämmelsen anger hur en ansökan om att bli anmäld som teknisk tjänst ska gå till och vilka handlingar som ska bifogas en sådan ansökan. Se vidare avsnitt 5.17.1.

4 §

I denna bestämmelse anges att SWEDAC på begäran av sökanden ska upprätta en sådan bedömningsrapport som ska bifogas ansökan enligt 3 §. I vissa fall upprättas i stället en bedömningsrapport av Vägverket, se 3 § andra stycket.

5 §

I bestämmelsen anges att Vägverket utövar fortlöpande kontroll över tekniska tjänster som har anmälts för Sveriges räkning men som är etablerade utomlands. Ett sådant organ ska också kunna visa att uppföljningar görs av den behöriga myndigheten i etableringsstaten. När det gäller övriga anmälda organ utövar SWEDAC tillsyn, se 17 § lagen om teknisk kontroll.

6 §

Av bestämmelsen framgår att om SWEDAC eller Vägverket finner att en anmälan bör återkallas enligt 4 § tredje stycket lagen om teknisk kontroll, ska myndigheten omedelbart anmäla detta till regeringen. Enligt lagen är det sedan regeringen som beslutar i frågan.

7 §

Av denna bestämmelse framgår att Vägverkets beslut i frågor som avses i denna förordning får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

8 §

Bestämmelsen innehåller ett bemyndigande för Vägverket att meddela närmare föreskrifter i fråga om tekniska tjänster som ska anmälas enligt denna förordning. Innan Vägverket meddelar sådana föreskrifter ska verket samråda med SWEDAC.

8.8 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2002:925)

1 kap.

4 §

Definitionen av "tillverkare" har utgått, och återfinns numera i stället i 1 kap. 3 § fordonslagen.

En definition av "nytt fordon" har lagts till. Att ett fordon tidigare har meddelats en tillfällig registrering i Sverige eller någon annan medlemsstat innebär inte att det förlorar sin karaktär av nytt. Se vidare avsnitt 5.2.1.

En definition av "ramdirektiv" har lagts till.

Definitionen av "teknisk tjänst" har flyttats hit från 3 kap. 1 §, vilket innebär att termen även kan användas i fråga om andra godkännanden än EG-typgodkännanden.

2 kap.

6 §

Paragrafen har skrivits om, men anger fortfarande vilka fordon som utan vidare ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Uppräkningen av de olika ramdirektiven har flyttats till 1 kap. 4 §.

Första stycket första punkten motsvarar i princip det som anges i första stycket i bestämmelsens nuvarande lydelse. En skillnad är dock att det har lagts till att EG-typgodkännandet måste vara giltigt i Sverige. Detta innebär att ett fordon som omfattas av ett utomlands meddelat tillfälligt EG-typgodkännande för ny teknik faller utanför regleringen, om inte godkännandemyndigheten har beslutat att godkännandet ska gälla i Sverige med stöd av 3 kap. 24 §. Detsamma gäller i fråga om EG-typgodkännanden av fordon i små serier som har meddelats i en annan stat med stöd av direktiv 70/156/EEG eller 2003/37/EG. Ett EG-typgodkännande av fordon i små serier enligt det nya ramdirektivet är däremot direkt giltigt i Sverige, oavsett i vilken stat det har meddelats. Godkännandet får inte ha återkallats eller upphört att gälla på någon annan grund.

I *första stycket andra och tredje punkterna* nämns fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande respektive enskilt godkännande. Att godkännandet ska vara giltigt i Sverige innebär att det antingen ska vara meddelat i Sverige eller att Vägverket har beslutat att det ska gälla här med stöd av 5 kap. 12 § respektive 5 a kap. 11 §.

I *andra stycket* har tredje punkten, fordon i små serier, utgått. Se ovan vad som gäller beträffande sådana fordon. Det bör observeras att ett fordon som omfattas av ett i Sverige giltigt typgodkännande för fordon i små serier ska anses stämma överens med föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning även om antalet fordon som har registrerats eller tagits i bruk under året överstiger det maximalt tillåtna antalet.

Av 6 kap. 7 § förordningen om vägtrafikregister framgår emellertid att registrering ska vägras i dessa fall.

7 §

Första stycket har justerats, så att det endast hänvisas till ”ramdirektiven”. Vilka dessa är anges i 1 kap. 4 §. Vidare har en justering gjorts så att det framgår att även andra rättsakter än direktiv kan ligga till grund för typgodkännande.

Av *andra stycket*, som är nytt, framgår att om en komponent eller en separat teknisk enhet ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon, så krävs inte något ytterligare godkännande för komponenten eller den separata tekniska enheten, om inte detta krävs enligt den tillämpliga rättsakten.

9 §

Paragrafen har justerats med hänsyn till att 8 § upphävs.

3 kap.

1 §

Exemplifieringen av vad som avses med väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter i definitionen av ”fordonstyp” har tagits bort, eftersom dessa exempel inte kan tillämpas på andra fordon än bilar. Någon ändring i sak är dock inte avsedd. Begreppen ”kombinerat typgodkännande”, ”typgodkännande i ett steg” och ”typgodkännande i flera steg” har lagts till. Dessa definitioner är hämtade direkt från direktivet. Definitionen av begreppet ”etappvis typgodkännande” utgår, och återfinns i stället i 2 kap. 2 § fordonslagen. Definitionen av ”teknisk tjänst” har flyttats till 1 kap. 4 §.

3 §

Förfarandet med EG-typgodkännande utvidgas till att avse alla EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Att EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande enligt det nya ramdirektivet som huvudregel är obligatoriskt för dessa fordon framgår av 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister och 2 § i den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m. Se vidare avsnitt 5.2.2.

Begreppet ”motorcykel” i andra punkten avser både två- tre- och fyrhjuliga motorcyklar.

3 a §

Den föreslagna bestämmelsen är ny, och ger en möjlighet att EG-typgodkänna även andra nya fordon än sådana som anges i 3 §, under förutsättning att de uppfyller kraven i det nya ramdirektivet. Se vidare avsnitt 5.2.2.

Första stycket första punkten handlar om fordon som är *konstruerade och tillverkade* för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser. Det kan exempelvis röra sig om skyliftar, betongpumpar och stegbilar. Det bör observeras att fordon som uteslutande *används* inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller liknande inhägnade områden är helt undantagna från förordningens tillämpningsområde enligt 1 kap. 1 § 3. Den bestämmelsen utgör emellertid inte något hinder mot att en viss fordonstyp EG-typgodkänns.

Andra punkten handlar om fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten. Fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål är helt undantagna från förordningens tillämpningsområde enligt 1 kap. 1 § 1. Att typgodkänna sådana fordon torde knappast vara aktuellt.

Tredje punkten slutligen handlar om mobila maskiner. EG-typgodkännande av ett sådant fordon påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner, vilket framgår av *andra stycket*.

EG-typgodkännande för den här typen av fordon är frivilligt, se kommentaren till 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister.

5 §

Skrivningen i paragrafen har förenklats något. Någon ändring i sak är inte avsedd.

8 a §

I paragrafen, som är ny, anges att en tillverkare av fordon kan välja om typgodkännande ska ske i ett eller flera steg eller som kombinerat typgodkännande. Vad som avses med dessa olika former av typgodkännande framgår av 1 §. Valmöjligheten gäller endast om detta föreskrivs i det ramdirektiv som är tillämpligt för fordonstypen i fråga, vilket i dagsläget innebär att bestämmelsen endast kan tillämpas på fordon som omfattas av det nya ramdirektivet.

10 §

Bestämmelsen har justerats, så att EG-typgodkännande *ska* beviljas om förutsättningarna för detta är uppfyllda. Vidare har en justering gjorts så att det framgår att även andra rättsakter än direktiv kan läggas till grund för godkännande.

10 a §

I paragrafen, som är ny, regleras en möjlighet till undantag i syfte att möjliggöra produktion med tillämpning av ny teknik eller nya

principer. Bestämmelsen gäller endast typgodkännande enligt det nya ramdirektivet och direktiv 2002/24/EG. Typgodkännanden enligt direktiv 2003/37/EG regleras i 10 b §. Se vidare avsnitt 5.9.1.

I *första stycket* anges att det är möjligt att, efter tillstånd från kommissionen, meddela EG-typgodkännande för system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven. Det bör observeras att bestämmelsen inte omfattar typgodkännande av fordon. Ett EG-typgodkännande som har meddelats med stöd av första stycket är att betrakta som ett fullvärdigt EG-typgodkännande.

I *andra stycket* regleras möjligheten att meddela ett särskilt EG-typgodkännande i avvaktan på kommissionens tillstånd enligt första stycket. Ett sådant särskilt EG-typgodkännande meddelas inte för det aktuella systemet eller för den aktuella komponenten eller separata tekniska enheten, utan för en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget. Utgångspunkten är att ett särskilt EG-typgodkännande endast har nationell giltighet, men att även andra medlemsstater kan tillåta att fordon registreras och tas i bruk om de så önskar. Hur man i Sverige ska hantera tillfälliga EG-typgodkännanden som har meddelats i en annan medlemsstat regleras i 24 § andra stycket.

I *tredje stycket* anges att om kommissionen beslutar att avslå en ansökan om tillstånd till EG-typgodkännande upphör det särskilda godkännandet att gälla sex månader efter kommissionens beslut. Något särskilt beslut om att återkalla godkännandet krävs alltså inte. Godkännandemyndigheten ska emellertid omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta. Vad som gäller för fordon som har tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga godkännandet innan det upphörde att gälla regleras i 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister.

10 b §

Paragrafen, som är ny, motsvarar i stora drag 10 a §, men gäller för typgodkännanden enligt direktiv 2003/37/EG.

I *första stycket* anges att det är möjligt att, efter tillstånd från kommissionen, meddela EG-typgodkännande för fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven. Ett EG-typgodkännande som har meddelats med stöd av första stycket är att betrakta som ett fullvärdigt EG-typgodkännande.

I *andra stycket* regleras möjligheten att meddela ett särskilt EG-typgodkännande för fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten i avvaktan på kommissionens tillstånd enligt första stycket. Utgångspunkten är att ett särskilt EG-typgodkännande endast har nationell giltighet, men att även andra medlemsstater kan tillåta att fordon registreras och tas i bruk om de så önskar. Hur man i Sverige ska hantera tillfälliga EG-typgodkännanden som har meddelats i en annan medlemsstat regleras i 24 § andra stycket.

Tredje stycket motsvarar 10 a § tredje stycket.

12 §

Den tidigare avslagsgrunden (att fordonet, systemet, komponenten eller den tekniska enheten utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten) har kompletterats med de ytterligare grunder som anges dels i det nya ramdirektivet (allvarlig fara för miljön eller folkhälsan), dels direktiv 2003/37/EG (förutom allvarlig fara för miljön även allvarlig fara för arbetsmiljön). Det bör observeras av avslagsgrunderna endast kan tillämpas i den utsträckning detta är möjligt i det tillämpliga ramdirektivet.

Särskilda bestämmelser om vilka underrättelser som ska göras om en ansökan om EG-typgodkännande avslås med stöd av denna paragraf finns i 13 § tredje stycket.

13 §

Skyldigheten i *andra stycket* för godkännandemyndigheten att lämna en kopia av typgodkännandeintyget till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom EES har inskränkts till att enbart gälla vid typgodkännande av fordon. Detta är i enlighet med direktivet.

Ett nytt *tredje stycke* har lagts till, i vilket anges att i det fall en ansökan avslås med stöd av 12 § ska godkännandemyndigheten, utöver vad som redan anges i *andra stycket*, underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt kommissionen om skälen för beslutet.

17 §

Ett tillägg har gjorts i *första stycket*. Tillverkaren ska inte bara anmäla till godkännandemyndigheten om tillverkningen upphör eller om uppgifterna i det tekniska underlaget eller informationsdokumentet ändras, utan även om han eller hon beslutar att återkalla fordon som sålts, registrerats eller tagits i bruk. Se vidare avsnitt 5.13.4.

Ett nytt *andra stycke* har lagts till, i vilket anges att tillverkaren, utöver vad som anges i *första stycket*, ska anmäla till godkännandemyndigheten om ett EG-typgodkännande upphör att gälla enligt 2 kap. 5 a § fordonslagen. Någon underrättelseskyldighet finns, av naturliga skäl, inte när godkännandet upphör att gälla på grund av att godkännandemyndigheten har återkallat det.

18 §

Första stycket har gjorts tillämpligt även efter en anmälan om återkallelse eller upphörande enligt 17 §.

Ett nytt *andra stycke* har lagts till, i vilket anges en skyldighet för godkännandemyndigheten att underrätta var och en av god-

kännandemyndigheterna i de andra staterna inom EES om ett EG-typgodkännande upphör att gälla. Motsvarande skyldighet när ett EG-typgodkännande återkallas finns i 12 §.

21 §

Bestämmelsen har inskränkts till att endast gälla fordon som omfattas av direktiv 2003/37/EG och som tillverkas i små serier. Fordon som omfattas av det nya ramdirektivet kan också meddelas EG-typgodkännande för små serier, men där framgår de tekniska krav som minst måste vara uppfyllda direkt av direktivet. Det är alltså inte fråga om att bevilja undantag för den typen av fordon. När det gäller fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG saknas möjligheten att meddela EG-typgodkännande för små serier.

Se vidare avsnitt 5.10.2.

22 §

I bestämmelsen, som är ny, anges skyldigheter för godkännandemyndigheten i samband med att den har meddelat ett EG-typgodkännande för fordon i små serier enligt 21 §. Myndigheten ska då sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som tillverkaren har angett. Godkännandemyndigheten i de andra medlemsstaterna har sedan, enligt direktivet, tre månader på sig att besluta om de godtar godkännandet av de fordon som ska registreras på deras territorium och i sådant fall hur många. När en godkännandemyndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har fattat ett beslut i fråga om ett svenskt typgodkännande som har meddelats med stöd av 21 §, ska godkännandemyndigheten sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

Motsvarande bestämmelse när det gäller nationella typgodkännanden av fordon i små serier finns i 5 kap. 3 a §.

Vilka åtgärder som godkännandemyndigheten ska vidta om verket får sig tillsänt en kopia av ett typgodkännandeintyg från en annan medlemsstat framgår av 24 §.

23 §

I bestämmelsen, som är ny, anges en skyldighet för godkännandemyndigheten att årligen sända en lista över godkännanden som har meddelats med stöd av 21 § till kommissionen.

24 §

I *första stycket* anges att om godkännandemyndigheten får en kopia av ett typgodkännandeintyg för fordon i små serier som har utfärdats med stöd av direktiv 2003/37/EG från en annan medlemsstat så ska verket besluta om det utländska godkännandet ska godkännas i Sverige eller inte. Typgodkännandet ska godkännas i Sverige om inte godkännandemyndigheten har godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar de som gäller i Sverige. Observera att EG-typgodkännanden för fordon i små serier som har meddelats med stöd av det nya ramdirektivet gäller i Sverige utan något särskilt beslut. Angående nationella typgodkännanden för fordon i små serier, se 5 kap. 11 §.

Andra stycket motsvarar i princip första stycket, men tar sikte på tillfälliga EG-typgodkännanden för ny teknik som har meddelats i en annan medlemsstat. Ansökan om godkännande görs av tillverkaren eller fordonsägaren.

4 kap.**1 §**

En justering har gjorts, så att ett provningsorgan som utför provningar inför ett ECE-typgodkännande benämns tekniskt tjänst, jfr 1 kap. 4 §.

5 kap.**1 §**

Uppräkningen av vilken typ av fordon som kan meddelas ett nationellt typgodkännande har tagits bort. Detta framgår i stället av den föreslagna nya 1 a §.

1 a §

Paragrafen är ny och avser att tydliggöra för vilka fordon som nationellt typgodkännande kan meddelas. Detta har tidigare framgått dels av 1 §, dels av Vägverkets föreskrifter om nationella typgodkännanden. Förfarandet med nationellt typgodkännande tillämpas endast för EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som tillverkas i små serier eller som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samt för terrängvagnar och motorredskap. Det bör observeras att ett nationellt typgodkännande av fordon som är avsedda för export till tredje land inte kan läggas till grund för en permanent registrering i Sverige, se 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister.

Se vidare avsnitt 5.10.3.

Angående möjligheten att under en övergångsperiod få även andra fordonstyper nationellt typgodkända, se avsnitt 5.18.1 och 5.18.2.

3 a §

Paragrafen är ny. I *första stycket* anges att om godkännandemyndigheten har meddelat ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier som omfattas av det nya ramdirektivet så ska myndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, till godkännandemyndigheterna i de stater inom EES som tillverkaren har angett.

I *andra stycket* anges att när en godkännandemyndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har fattat ett beslut om att godkänna eller inte godkänna ett svenskt nationellt typgodkännande, ska Vägverket sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.

Hur Vägverket ska hantera kopior av utländska nationella typgodkännanden som kommer verket tillhanda regleras i 12 §.

7 §

Paragrafen har kompletterats med en hänvisning till förordningen om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner. Vidare har hänvisningen till mopeder klass I och motorcyklar strukits i punkten 1, eftersom förfarandet med nationellt typgodkännande inte är tillämpligt för dessa fordon.

8 §

Bestämmelsen i andra stycket 2 om att typintyg inte får utfärdas för ett fordon som, på grund av att nya eller ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet eller utrustning har trätt i kraft efter det att ett nationellt typgodkännande meddelats, inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning, har tagits bort. Detsamma gäller bestämmelsen i tredje stycket om att ett typintyg som utfärdats innan ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning trätt i kraft inte längre är giltigt. I stället anges numera i 2 kap. 5 a § fordonslagen att ett typgodkännande upphör att gälla om nya tekniska krav blir

obligatoriska för fordonstypen. Möjligheten för Vägverket att trots detta medge registrering och försäljning av fordon i slutserier framgår av 20 kap. 3 a § förordningen om vägtrafikregister respektive 2 § andra stycket 9 i den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

12 §

I paragrafen, som är ny, regleras vad Vägverket ska göra om en kopia av ett utländskt nationellt typgodkännande av fordon i små serier skickas till verket enligt de bestämmelser som i svensk rätt regleras i 3 a §. Vägverket ska då fatta ett formellt beslut huruvida det utländska godkännandet ska gälla i Sverige eller inte. Av 5 kap. 4 § fordonslagen följer att ett sådant beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

5 a kap.

1 §

I paragrafen anges huvuddragen i den nya kontrollformen enskilt godkännande. Sådant godkännande kan endast meddelas för nya fordon som omfattas av det nya ramdirektivet.

Till skillnad från typgodkännandet, men i likhet med registreringsbesiktningen, avser det enskilda godkännandet ett enstaka fordon. Enskilt godkännande kan, enligt *första stycket*, meddelas om fordonet uppfyller antingen de tillämpliga kraven i ramdirektivet och i rättsakter som har meddelats med stöd av det direktivet eller föreskrivna alternativa krav. Vilka dessa krav är kommer att framgå av Vägverkets föreskrifter. Dessutom finns, enligt *andra stycket*, en möjlighet för godkännandemyndigheten att meddela ett enskilt godkännande för ett fordon som vare sig uppfyller kraven i direktivet eller föreskrivna alternativa krav. En förutsättning för detta är dock att det finns godtagbara skäl. Vad

som avses med godtagbara skäl får avgöras från fall till fall. Som en grundläggande utgångspunkt bör dock gälla att det knappast aldrig kan anses finnas godtagbara skäl för att godkänna ett nytt fordon som är direkt trafik- eller miljöfarligt. I övrigt bör en samlad bedömning göras av ägarens behov av just det fordonet, vilka nackdelar det kan föra med sig att godkänna fordonet etc.

2 §

I bestämmelsen anges att förfarandet med enskilt godkännande tillämpas för EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. Att godkännande enligt det nya ramdirektivet som huvudregel är obligatoriskt för dessa fordon framgår av 6 kap. 7 a § förordningen om vägtrafikregister.

3 §

Paragrafen ger en möjlighet att meddela enskilt godkännande även för andra fordon än sådana som avses i 2 §. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 3 a § när det gäller möjligheten till EG-typgodkännande, varför hänvisas till kommentaren till den paragrafen.

4 §

I denna bestämmelse anges vad som gäller i fråga om enskilt godkännande av fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvis EG-typgodkännande.

5 §

Paragrafen pekar ut Vägverket som godkännandemyndighet när det gäller enskilda godkännanden.

6 §

I paragrafen anges vem som får ansöka om enskilt godkännande. Det bör observeras att det inte finns något krav på att tillverkaren eller fordonets ägare ska utse en företrädare om han eller hon är etablerad utan för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, jfr 5 kap. 4 § fordonslagen, som endast gäller i fråga om typgodkännanden. Om ett ombud anlitas måste emellertid han eller hon vara etablerad inom EES.

7 §

I paragrafens *första stycke* anges att provning utförs av ett besiktningsorgan för det kontrollområde som avses i 4 kap. 2 § fordonslagen. Detta innebär att det är samma organ som får utföra provningar för ett enskilt godkännande som får utföra registreringsbesiktningar av samma slag av fordon.

I *andra stycket* anges att ansökan om enskilt godkännande ska ha lämnats in innan provningen utförs. Det finns dock ingenting som hindrar att besiktningsorganet bistår sökanden med detta och att provningen utförs i omedelbar anslutning till det att ansökan har gjorts. Vidare anges att andra fordon än sådana som har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller har importerats till Sverige av en registrerad importör även ska ha godkänts vid en ursprungskontroll. I sak är detta samma som gäller för att fordon ska få genomgå registreringsbesiktning, se 6 kap. 2 §.

8 §

I denna paragraf anges att besiktningsorganet vid provningen ska kontrollera om fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Det bör dock observeras att det inte är besiktningsorganet som godkänner fordonet utan detta görs av godkännandemyndigheten. Besiktningsorganets uppgift

är således enbart att förse godkännandemyndigheten med ett beslutsunderlag.

9 §

I paragrafen anges att besiktningsorganet, utöver vad som anges i 8 §, ska lämna det underlag som behövs för att de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret ska kunna fastställas. Till skillnad från vad som gäller vid en registreringsbesiktning är det alltså inte besiktningsorganet som fastställer dessa uppgifter, utan detta görs av godkännandemyndigheten i samband med det enskilda godkännandet, se 2 kap. 5 b § fordonslagen.

10 §

I denna paragraf anges att om en ansökan om enskilt godkännande beviljas ska godkännandemyndigheten på begäran av sökanden utfärda ett intyg om enskilt godkännande. Till skillnad från när det gäller EG-typgodkännanden ska något intyg inte utfärdas om ansökan avslås, jfr. 3 kap. 13 §.

11 §

I denna paragraf anges hur Vägverket ska hantera utländska enskilda godkännanden. Jfr 3 kap. 24 § och 5 kap. 12 §.

6 kap.

3 §

I första stycket har lagts till en mening som anger att Vägverket i ett föreläggande enligt denna paragraf får ange vilka uppgifter om fordonet som saknas. Denna möjlighet bör utnyttjas om det inte är fråga om alltför omfattande brister. Registrerings-

besiktningen begränsas då till att endast fastställa dessa uppgifter, se 7 a §.

Se vidare avsnitt 5.12.2.

6 §

Paragrafen har utvidgats till att avse alla nya fordon som stämmer överens med ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande.

Se vidare avsnitt 5.12.2.

7 a §

Paragrafen är ny, och anger att om Vägverket i ett föreläggande enligt 3 § har angett vilka uppgifter om fordonet som saknas så ska registreringsbesiktningen begränsas till att fastställa dessa uppgifter.

8 §

Ändringen innebär att även fordon som har ett i Sverige giltigt nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande undantas. Vidare har paragrafen kompletterats med en hänvisning till förordningen om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner.

10 §

Bestämmelsen har utvidgats till att även avse ändringar av ett fordon som har meddelats ett enskilt godkännande.

9 kap.**4 och 6 §§**

Bestämmelserna har ändrats, så att mobilkranar ska registreras med samma besiktningintervall som idag gäller för motorredskap klass I, även om de i framtiden kommer att registreras som lastbilar.

11 kap.**1 §**

Ett tillägg har gjorts, som gör det straffbart att uppsåtligen eller av oaktsamhet lämna oriktig uppgift i en ansökan om enskilt godkännande.

9 a §

Bestämmelsen är ny, och ger Vägverket möjlighet att fatta beslut i fråga om enskilt godkännande av fordon genom automatiserad behandling av uppgifter. Jfr. 18 kap. 5 § förordningen om vägtrafikregister.

9 b §

I bestämmelsen, som är ny, regleras möjligheten till omprövning av beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter. Jfr. 18 kap. 6 § förordningen om vägtrafikregister.

10 §

Ett nytt andra stycke har lagts till, i vilket anges att beslut som har fattats genom automatiserad behandling av uppgifter inte får

överklagas innan det har omprövats. Jfr motsvarande skrivning i 19 kap. 1 § tredje stycket förordningen om vägtrafikregister.

11 §

Ett bemyndigande för Vägverket att meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn har lagts till. Vidare har lagts till att verket får meddela föreskrifter om skyldighet för tillverkare att tillhandahålla information enligt 2 kap. 4 § 6 och 9 fordonslagen. Bemyndigandet för verket att meddela föreskrifter om att vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får användas endast om de är märkta enligt verkets föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av verket eller någon annan myndighet har flyttats till 5 § i den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m. Slutligen har lagts till ett bemyndigande för Vägverket att meddela föreskrifter om att nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får meddelas även för andra fordon än sådana som anges i 5 kap. 1 a §, se avsnitt 5.18.1 och 5.18.2.

17 §

Bestämmelserna om utseende och anmälan av teknisk tjänst har flyttats till den föreslagna nya förordningen om anmälan av tekniska tjänster.

19 §

Bestämmelsen, som är ny, pekar ut Vägverket som tillsynsmyndighet enligt 5 kap. 9 § fordonslagen.

8.9 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

2 §

En definition av begreppet "EG-motorfordon" har förts in i förordningen. Definitionen motsvarar vad som tidigare angavs i 3 kap. 4 § fordonsförordningen.

Definitionen av "yrkesmässig fordonstillverkare" har utvidgats, så att även den som innehar ett EG-typgodkännande för fordon omfattas.

8.10 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

1 kap.

4 §

En hänvisning till den nya definitionen av "nytt fordon" i 1 kap. 4 § fordonsförordningen har lagts till.

6 kap.

4 §

En justering har gjorts, som innebär att fordon kan anmälas för registrering antingen efter att ha godkänts vid en registreringsbesiktning eller efter att ha meddelats ett enskilt godkännande. Observera att det inte är besiktningsorganet som fattar beslut om enskilt godkännande, utan att detta görs av godkännande-myndigheten, se 5 a kap. 5 § fordonsförordningen.

7 §

Första stycket har delats upp i punktform för att öka överskådligheten. Vidare har två nya grunder för att vägra registrering införts. Den första är att det beträffande ett fordon som inte har godkänts vid en registreringsbesiktning framgår att sådana förhållanden som anges i 2 kap. 6 § andra stycket fordonsförordningen föreligger, dvs. att fordonet är konstruerat för vänstertrafik eller utrustat med en hastighetsmätare av brittisk standard, och det inte framgår att fordonet ändå uppfyller de krav som gäller i Sverige. Denna bestämmelse har betydelse för sådana fordon som inte behöver genomgå registreringsbesiktning, dvs. nya fordon som omfattas av ett godkännande enligt något av ramdirektiven och som antingen har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller har importerats hit av en registrerad importör. Den andra nya grunden är att fordonet begärs registrerat med stöd av ett typgodkännande för fordon i små serier och antalet fordon som har registrerats under året med stöd av detta redan uppgår till det maximalt tillåtna antalet. Den bestämmelsen gäller både i fråga om EG-typgodkännanden och nationella typgodkännanden för fordon i små serier. Vad som avses med små serier kommer att framgå av Vägverkets föreskrifter.

Andra stycket upphävs. En bestämmelse med liknande innehåll återfinns i stället i 7 a § såvitt avser nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon. När det gäller fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG eller 2003/37/EG har bestämmelsen ansetts överflödigt. EG-typgodkännande av sådana fordon är nämligen inte obligatoriskt, eftersom direktiven inte reglerar enstycksgodkännanden. Däremot är möjligheten att bevilja nationellt typgodkännande av sådana fordon begränsad. Detta regleras numera i 5 kap. 1 a § fordonsförordningen.

Att intyget om överensstämmelse ska bifogas om en ansökan om registrering görs med stöd av ett EG-typgodkännande fram-

går av 2 kap. 6 § Vägverkets föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret.

Se vidare avsnitt 5.12.2.

7 a §

Bestämmelsen motsvarar i sina huvuddrag delar av det som tidigare var 7 § andra stycket.

Av *första stycket* framgår att nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon normalt måste omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt godkännande eller enskilt godkännande för att få registreras. Däremot finns det inte något motsvarande krav när det gäller sådana fordon som inte är av kategori M, N eller O, men som på frivillig basis kan EG-typgodkännas eller få ett enskilt godkännande med stöd av 3 kap. 3 a § respektive 5 a kap. 3 § fordonsförordningen. Kravet gäller inte heller vid registrering av fordon som inte är nya. En definition av vad som avses med nya fordon finns i 1 kap. 4 § fordonsförordningen. Beträffande vad som avses med att ett godkännande ska vara giltigt i Sverige hänvisas till kommentaren till 2 kap. 6 § fordonsförordningen.

I *andra stycket* anges vilka undantag som finns från kravet i första stycket. *Punkterna 1–4* handlar om sådana fordon för vilka godkännande enligt det nya direktivet är frivilligt enligt artikel 2.3 och 2.4. I *femte punkten* anges fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla.

Sjätte punkten slutligen nämner fordon som omfattas av ett avtal om ömsesidigt godkännande som EG har träffat med tredje land, jfr 2 kap. 9 § fordonsförordningen.

Av tredje stycket framgår att ett nationellt typgodkännande som har meddelats för fordon som är avsedda för export till tredje land (se 5 kap. 1 a § 1 b) inte kan läggas till grund för en permanent registrering i Sverige. Se dock 7 b § om tillfällig registrering.

Angående registrering av fordon som omfattas av direktiv 2002/24/EG eller 2003/37/EG hänvisas till kommentaren till 7 §.

7 b §

Av denna paragraf framgår att tillfällig registrering kan meddelas för EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, även om de inte omfattas av ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande, och även om det inte omfattas av något av undantagen i 7 a §. Tillfällig registrering är avsedd för fordon som inte ska tas i bruk här i landet. En tillfällig registrering anses inte kunna läggas till grund för att hävda fri rörlighet för fordonet inom EES.

8 kap.

15 §

Skrivningen i *första stycket* har förenklats.

Ett nytt *andra stycke* har lagts till, i vilket anges att bestämmelserna i första stycket inte gäller fordon som omfattas av ett särskilt EG-typgodkännande för ny teknik och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla.

19 kap.

1 §

Listan över beslut som inte får överklagas har utökats. Beslut av Vägverket enligt den föreslagna nya 20 kap. 3 a § (undantag för fordon i slutserier) får inte överklagas. Detta utgör i sak inte

någon ändring i förhållande till vad som gäller idag. Se vidare avsnitt 5.12.2.

2 §

Bestämmelsen om vilka beslut som får överklagas till regeringen har inskränkts till sådana beslut som Vägverket fattar med stöd av 20 kap. 2 § (undantag från plikten att registrera fordon samt från regler om brukande av fordon). Övriga beslut enligt denna förordning, som inte omfattas av överklagandeförbudet i 1 §, får överklagas till Länsrätten i Örebro län med stöd av 34 § lagen om vägtrafikregister.

20 kap.

3 a §

Vägverket får medge undantag från bestämmelserna i 6 kap. 7 a § samt 8 kap. 15 och 16 §§ för fordon i slutserier. Med fordon i slutserier menas fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EG-typgodkännande inte längre är giltigt på grund av att nya tekniska krav har blivit tillämpliga. Av artikel 27 i direktivet framgår att ett undantag för fordon i slutserier endast får avse en begränsad period.

Ett beslut enligt denna paragraf får inte överklagas, se 19 kap. 1 §.

3 b §

Bestämmelsen innehåller en hänvisning till den föreslagna nya förordningen om förbud mot försäljning och ibruktagande av vissa fordon och fordonsdelar m.m.

4 §

En justering har gjorts med hänsyn till den föreslagna nya definitionen av yrkesmässig fordonstillverkare, se 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner.

8.11 Förslaget till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

Militära vägtrafikkungörelsen är för närvarande föremål för en fullständig översyn. De ändringsförslag som lämnas i denna promemoria utgår från den lydelse som författningen har idag. I sak torde det behövas ändringar med samma innehåll även i en kommande ny militär trafikförordning.

34 §

Ändringen innebär att ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande som huvudregel blir obligatoriskt för nya EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon som ska registreras i det militära vägtrafikregistret. Detta gäller dock inte för fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål. Fordon som inte är tillverkade för särskilda militära ändamål, men som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret, är undantagna enligt 34 a §.

34 a §

Av denna bestämmelse framgår att kravet på ett i Sverige giltigt EG-typgodkännande, nationellt typgodkännande eller enskilt godkännande enligt 34 § inte är tillämpligt på fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvaret.

8.12 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening

2 §

Det nya ramdirektivet har lagts till i listan med definitioner. Hänvisningen till senaste lydelse när det gäller de övriga direktiven har uppdaterats. Det bör särskilt noteras att flera av direktiven har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007. Detta kommer att leda till ett antal följdändringar i förordningen om motorfordons avgasrening, vilka dock kommer att behandlas i ett annat sammanhang.

Definitionen av ”ersättningskatalysator” har kompletterats med hänsyn till det nya ramdirektivet. En ersättningskatalysator ska antingen vara godkänd som en separat teknisk enhet enligt det gamla ramdirektivet eller kunna godkännas som en sådan enligt det nya ramdirektivet eller direktiv 2002/24/EG.

Bilaga 1

Not a) och b) till tabellen i 1.1.1 och not b) till tabellen i 1.1.2 har korrigerats med hänsyn till det nya ramdirektivet.

8.13 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2005:894) om teknisk kontroll

En ny paragraf, 7 a §, har lagts till, vilken upplyser om att det kan finnas bestämmelser i andra författningar som gäller i stället för denna förordning. Se vidare förslaget till förordning om anmälan om tekniska tjänster.